Au Canada



Au Canada

PAR

GEORGES KAÏSER

INGÉNIEUR

Professeur de Géographie industrielle à l'Université de Louvain

Ouvrage orné de Photogravures hors texte et d'une Carte

Bruxelles

A. LESIGNE, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

23, Rue de la Charité, 23

1897

CHAPITRE I[er].

D'ANVERS A NEW-YORK.

JOURNAL DE BORD.

Le départ. — Mes compagnons de table. — L'office du dimanche. — Ma *detective camera*. — Le gros temps. — La sirène. — Marche du bateau. — L'influence du Gulf-stream. — Réjouissances à bord. — Ligue belge et langue anglaise. — Un coucher de soleil. — Une partie de cartes. — Les emigrants. — Les verriers belges. — Distractions variées. — Arrivée du pilote. — La douane américaine.

A bord du *Rhynland*, samedi 17 août.

Après une heure passée sur le pont, tout entier en proie à la sensation du départ, plus complète et plus douloureuse, semble-t-il, à bord d'un bateau, quand les rives du port s'effacent insensiblement et qu'il devient impossible d'apercevoir le signal des mouchoirs agités en signe d'adieu par les siens, je descends dans la cabine qui m'a été réservée. Elle n'est certes pas très spacieuse, mais elle est confortablement aménagée et, tout bien considéré, je n'y serai pas trop mal.

Vers neuf heures on vient m'appeler pour le premier déjeu-

ner et le « chief steward » (maître d'hôtel) indique à chacun la place qu'il devra occuper à table pendant toute la durée de la traversée. A ma gauche se trouvent un industriel américain, Suisse d'origine, une dame allemande, sa fille, puis une famille d'Américains. A ma droite on a placé une vieille dame anglaise, un Parisien, un Allemand parlant le français, puis un jeune ménage new-yorkais.

Il est difficile d'imaginer un visage d'une douceur plus parfaite et d'un plus séraphique rayonnement que celui de la vieille dame anglaise, ma voisine. Elle est maigre et pâle idéalement, avec un air de mélancolie et de souffrance. Sa tête minuscule oscille sur son cou, d'une longueur élégante, comme une belle fleur fanée sur sa tige. Elle est frêle, inconsistante, immatérielle, et je la considère avec un respect attendri.

Mais cette immatérialité n'est qu'apparente. Je m'en aperçois bien au moment du dîner. Ce qu'elle mange étoufferait un Russe affamé. Ce qu'elle boit désaltérerait un Polonais à jeun. Cette vieille dame est un estomac, avec, autour, quelques boucles blanches. Je remise ma compassion.

Dimanche, 18 août.

Au-dessus de la salle à manger, au-dessous de la dunette, sur le pont, il est une petite place couverte, à l'intérieur de laquelle on affiche tous les avis qui concernent les passagers. Ce matin un petit papier y était cloué par lequel le révérend M. Cracken annonçait que le service divin serait célébré au salon à dix heures quinze minutes. Dès neuf heures trente, les stewards placent sur les tables un grand nombre de bibles à la disposition des passagers. Bientôt les fidèles arrivent. A dix heures quinze minutes précisément, le révérend M. Cracken se

met au piano et le chant des cantiques retentit, toutes voix dehors.

Quelques instants après que le service a pris fin, mon compagnon le Parisien se met à son tour au piano et entreprend successivement la *Gavotte Stéphanie* et le *Père la Victoire*, vieux airs désagréablement connus, qui arrachent aux puritains quelques shocking à peine réprimés.

Le temps est toujours beau et le mouvement du navire se réduit à un tangage qui n'a rien de bien méchant.

19 août.

Le temps est beau de plus en plus. Une brise légère fait s'entre-choquer les vagues, dont les crêtes se couvrent d'une écume légère. Mais ces vagues sont peu redoutables et les malades des premiers jours apparaissent au salon.

J'excite un léger émoi quand je me montre sur le pont, armé de mon appareil photographique. C'est un de ces appareils traîtres, outrageusement instantanés, masqués sous l'apparence d'une valise et que notre compatriote d'Anvers, M. Van Neck, fabrique si bien.

Cinq gentlemen et deux ladies sollicitent les honneurs d'une pose, mais je les trouve peu intéressants et je me borne à faire devant leur « facies », subitement radieux, le simulacre de la prise. J'emprisonne le dessin de quelques navires qui passent assez près de nous. Ils se feront rares à partir de ce moment, car les dernières côtes anglaises ont disparu dans la nuit.

Vers trois heures de l'après-midi un remue-ménage s'entend sur le pont. Les passagers courent vers bâbord. Ce sont des marsouins qui passent. Ces poissons, gros à peu près comme un homme ordinaire, avancent en faisant, hors de l'eau, des

bonds de plus d'un mètre de hauteur. Le docteur, qui est allé prendre son revolver, vise l'un d'eux et l'atteint. Le blessé retombe dans la mer en faisant un bruit analogue au cri des cochons d'Inde. Je vole à ma cabine pour y prendre mon appareil, mais je reviens trop tard. Le dernier poisson de la bande bondit au loin, hors de portée.

Je songe beaucoup au pays ce soir, aux amis, aux miens surtout, me demandant ce qu'ils font au moment où j'y pense. Et, tout à coup, je me rappelle qu'il n'y a pas correspondance entre les heures. Tous les jours, à midi, je dois retarder ma montre de vingt à vingt-cinq minutes, selon la marche effectuée. Il est trois heures à la pendule du bateau, il en est cinq à Bruxelles. Quand je serai à New-York, il y aura une différence de près de cinq heures entre les deux instants que marquent nos montres: Je déjeunerai quand on dîne à Bruxelles et je me lèverai quand on y sera encore profondément endormi.

20 août.

Changement de décor! A mon réveil, je me sens déplorablement cahoté. Je roule d'un bout à l'autre de ma couchette, ce qui ne me conduit pas bien loin. Je m'habille avec une incroyable difficulté et, titubant, je vais déjeuner. Le temps est très mauvais, un roulis des plus malencontreux se combine au tangage. Des vagues noires, énormes et denses, balaient le pont. Prudemment, je vais m'étendre sur le dos jusqu'au lunch.

Au lunch nous ne sommes que quatre à table : le docteur, un Américain qui boit du champagne (c'est un bruit que les stewards font courir que le champagne est un excellent remède contre le mal de mer), la vieille dame anglaise et moi.

A l'heure du dîner le mouvement est moins sensible. Deux

ou trois personnes supplémentaires se sont hasardées, parmi lesquelles une petite Allemande âgée de douze ans environ. J'ai lu je ne sais dans quel journal scientifique, la description d'un procédé contre le mal de mer, procédé qu'on exposait sous le nom de « calage ». Un médecin français avait échappé au mal en se calant d'une part l'abdomen contre la paroi de sa cabine, — ce qui immobilisait ses intestins, — d'autre part le dos contre sa valise! Ma petite Allemande a découvert le « calage intérieur ». Elle s'emplit la bouche de nourriture et, du bout de sa fourchette, elle la refoule énergiquement vers l'intestin. Elle est écarlate et semble bourrer un canon. Comme je suis assis à côté d'elle et qu'elle me regarde fréquemment, je ne suis pas sans inquiétude sur l'issue de l'aventure. Tout se passe bien, heureusement, et tout passe. Je recommanderai le système.

En prévision du mouvement, on a disposé la table d'une façon bizarre. Trois longues planches de vingt centimètres de haut, s'enchâssant dans des rainures que je n'avais point remarquées, en ont fait un tiroir à trois compartiments. Celui du milieu est réservé pour les plats ; les deux autres, devant les convives, pour les assiettes.

On dirait d'une mangeoire pour oiseaux. Comme les bancs sont très bas, le menton arrive à peine au niveau de la planchette, et rien n'est drôle comme de voir une rangée de gens, les deux bras plongeants terminés : l'un par un croûton de pain mal cuit, l'autre par une fourchette qu'il n'est pas toujours aisé de porter soit à l'assiette, soit à la bouche.

Pourtant, à la longue, on s'habitue à happer, d'une bouche prompte, les diverses bouchées de son dîner à des altitudes différentes. Mais quelles bouchées! Des sauces à la menthe, des

viandes à l'anis et des légumes au patchouli. C'est vainement d'ailleurs qu'on exprime au steward l'espoir de voir un peu plus de légumes dans le patchouli.

21 août.

Cette nuit un bruit terrifiant me jette à bas du lit, un bruit indéfinissable tenant de la trompe et du sifflet, d'un signal et d'une plainte, quelque chose comme un cri d'appel qui serait rugi par un fauve; un bruit prolongé faisant au silence nocturne de douloureuses déchirures : c'est la sirène.

Nous sommes environnés de brouillards qui peu à peu s'épaississent et, de minute en minute, la sirène stride lugubrement. Le bateau est horriblement battu par les vagues; la mer mugit et, par moments, déferle bruyamment au-dessus de nous; les joints du navire craquent.

Bien que je sois en général peu réfractaire au sommeil, je parviens difficilement à me rendormir. J'y arrive cependant.

Quand je me réveille la situation n'a pas changé, la sirène hurle, la mer est très grosse et l'accès du pont est interdit.

Je vais déjeuner, je passe par la bibliothèque du bateau et je reprends la position horizontale que me conseille la prudence. J'ai découvert parmi les livres français l'*Histoire de Napoléon* par Stendhal et les poésies d'Alfred de Musset. Cela me vaut quelques bonnes heures passées sur le dos à lire l'une et à relire les autres.

Vers six heures du soir, les nuages se dissipent, la sirène se tait. La mer s'est calmée. J'en profite pour jeter ces quelques notes sur le papier.

22 août.

Le temps est merveilleux, le soleil brille de tout son éclat et

la mer est superbe. Étendu sur le pont, je hume la brise avec délice jusqu'à ce que la cloche du *Rhynland* sonne midi.

C'est, tous les jours, vers cette heure, un spectacle curieux dans la petite chambre aux annonces.

Un fragment de mappemonde, représentant la côte *Est* de l'Amérique et la côte *Ouest* de l'Europe est inséré dans un châssis. A midi précis un officier vient prendre ce tableau et le rapporte quelques minutes plus tard après avoir tracé en pointillé le chemin parcouru sur l'Océan et avoir indiqué le nombre de milles franchis.

Hommes et femmes, jeunes et vieux, bien portants et éclopés guettent anxieusement le retour de l'officier.

A-t-on bien ou mal marché? Combien de milles a-t-on fait depuis hier? Combien en reste-t-il à faire? Des poules sont organisées. Chacun des parieurs a écrit sur un papier le nombre des milles qu'il suppose franchis, et a versé une mise d'un franc. Celui dont le chiffre se rapproche le plus du chiffre officiel embourse les mises. La plupart, leurrés par le désir qu'ils ont d'arriver au port, sont optimistes et s'imaginent aisément avoir fait beaucoup de chemin. Je suis pessimiste par réaction, et j'ai gagné plus d'une fois.

De loin, les derniers arrivants interpellent ceux qui peuvent voir le tableau. Combien? 230 milles. Hou! Et des huées partent à l'adresse du navire. Aujourd'hui on annonce 284 milles. Il y a des hurrahs. Tout cela rappelle un peu les calculs auxquels se livrent les écoliers à l'approche des vacances et le dénombrement des jours qui restent à passer au collège. Comme au collège aussi on en voit qui s'y prennent dès le premier jour.

Le mauvais temps, bien extraordinaire en cette saison, que

nous avons eu, nous a fait perdre plus d'un jour. Nous n'arriverons guère que le jeudi, 29 du mois, après une traversée de treize jours.

Vendredi, 23 août.

Ce matin, avant cinq heures, je fuis ma couchette, ce qui n'est pas précisément dans mes habitudes. Il règne dans la cabine une chaleur intolérable. Au-dessus du pont, on a tendu des voiles mouillées destinées à abriter les passagers contre les rayons d'un soleil tropical.

Vers midi, un certain mouvement s'aperçoit aux abords de la dunette. Un nouvel avis vient d'être affiché. Chacun va voir. Le moindre événement prend à bord des proportions gigantesques.

En approchant j'entends qu'on annonce des réjouissances pour la soirée du samedi, et je réprime à peine un geste de frayeur. Est-ce qu'on organiserait un concert?

J'ai vaguement entendu les musiciens qui sont à bord. Ils appartiennent tous à la déplorable espèce des « amateurs ». Ce qui est épouvantable à penser, c'est que, dans les conditions où il sévit, le fléau est obligatoire. On ne peut reculer assez loin pour ne plus entendre!

Enfin je puis lire à mon tour et je suis rassuré. Il s'agit d'une grande partie de cartes pour laquelle les dames sollicitent la collaboration des messieurs. Pour plus amples renseignements s'adresser à miss A. W...

Je m'adresse à miss A. W... Elle m'explique, avec une prodigieuse vélocité, que le jeu est très facile, que chaque joueur doit verser une contribution d'un franc afin de permettre l'achat d'un prix pour le vainqueur, qu'il est de toute nécessité que je

donne mon franc, que je ne puis refuser cette satisfaction aux dames et que, d'ailleurs, le fait de ne pas savoir jouer ne m'empêchera pas de perdre.

J'en suis convaincu, mais comme miss W... sourit et que ce sourire la fait irrésistible, je paie ma cotisation.

Samedi 24.

Il fait toujours très chaud et les incidents notables sont clairsemés. C'est à peine, maintenant, si une fois par jour la trompe de la vigie annonce l'apparition d'un navire dans le lointain.

Tout se fait à l'anglaise, tout se dit en anglais sur ce bateau d'une ligne belge. Le capitaine est Américain et ne comprend pas un mot de français. Les trois quarts du personnel inférieur sont dans le même cas, ils sont Américains ou Anglais. Les avis affichés sont rédigés en anglais, de même que toutes les indications quelconques placées dans les cabines, à l'entrée des locaux, sur les appareils de sauvetage, sur les extincteurs d'incendie, etc.

Seul le médecin du bord, M. le docteur Octave André, est Belge, et il me dit que la plupart de ses confrères sont de nos compatriotes. Cela n'était pas ainsi anciennement et, comme les autres, les médecins de la *Red Star Line* parlaient exclusivement l'anglais, mais des réclamations ont été portées devant les Chambres belges et la préférence est donnée à présent aux Esculape de notre pays.

Pourquoi n'en est-il pas de même pour les serviteurs, les stewards, les officiers, le capitaine? N'avons-nous pas une école qui forme des officiers de marine? A quoi sert-elle?

C'est bien le moins, semble-t-il, que sur une ligne belge, subsidiée par le gouvernement belge, on fasse bénéficier les

Belges des avantages que procure l'admission à des emplois bien rémunérés. C'est bien le moins aussi que le personnel des steamers parle la langue d'un grand nombre de passagers et que les avis imprimés relatifs aux obligations de ces derniers à bord, aux mesures qu'ils ont à prendre en cas de danger, aux faits de la vie courante soient rédigés de façon compréhensible pour tous.

Si l'on veut obliger tous les Belges allant en Amérique à s'embarquer sur les bateaux du Havre, si l'on veut faire le vide dans notre école de navigation, il n'y a rien de mieux à faire que de continuer le système actuel. Mais je doute que le subside gouvernemental doive servir à encourager un pareil état de choses.

Ce soir la mer est d'un calme bien rare. On dirait d'une glace azurée sur laquelle passeraient rapidement des moires changeantes. Il y a là des nuances d'une variété et d'une délicatesse admirables.

Vers sept heures et demie nous stoppons. Qu'y a-t-il? Je m'informe : il s'agit d'une vis brisée qu'il faut immédiatement remplacer. Cela prendra bien une heure. Mais, par une compensation providentielle, le navire nous a arrêtés devant le plus miraculeux paysage que j'aie jamais admiré.

Le soleil, en disparaissant, a laissé un peu de sa lumière dans un groupe de nuages voisins de nous. On jurerait, à cent mètres à peine, une terre merveilleuse où l'on voit un lac, un donjon romantique à tourelles ajourées, à poternes et à ponts-levis ; un parc immense d'une végétation touffue et luxuriante, des hommes d'armes bardés de fer à l'entrée du manoir et, dans le parc, une chevauchée de châtelaines emportées avec une rapidité foudroyante par de blanches haquenées qui semblent avoir des ailes.

C'est pendant plusieurs secondes les mêmes teintes et le même dessin, puis la couleur disparaît et le dessin s'altère.

Voici maintenant qu'apparaissent des nuages noirs d'une opacité effrayante. Ils affectent les formes monstrueuses d'animaux antédiluviens et, dans leurs déformations successives, ils évoquent la vision de combats terribles et de très lents engloutissements.

Nous restons en extase, et je garderai, je pense, tant que je vivrai ce magnifique spectacle gravé sur la rétine.

Bientôt tout s'atténue et disparaît.

Nous sommes, me dit-on, dans la période des couchers de soleil splendides.

L'accident à la machine est réparé; nous partons. On annonce l'ouverture de la partie de cartes. J'y cours.

Dimanche 25.

Un lugubre dimanche protestant. Sans incidents.

J'ai abandonné mes notes hier au moment où commence la partie de cartes annoncée dès vendredi.

Elle est très mouvementée, cette partie; tout d'abord je ne comprends rien du tout au jeu; mais comme il suffit de jeter l'une sur l'autre des cartes de même couleur en observant la hiérarchie ordinaire; comme, d'autre part, je ne me risque pas à mener le jeu, cela marche assez bien. Chaque cavalier a une dame pour partenaire. Pauvre dame, que mon alliée! Elle endosse la responsabilité de toutes mes fautes.

Après chaque jeu, les dames écrivent des chiffres sur un bout de carton qu'elles portent à la boutonnière, puis dames et cavaliers, par couples, passent à une autre table et s'escriment contre d'autres jouteurs. Je n'y comprends toujours rien.

La partie terminée, les joueurs se réunissent tous autour d'une table garnie de dessert. On apporte un énorme pudding, dont la vue excite une approbation universelle, et on attend.

Les dames ont remis leur carton à un jury d'examen, et ce jury délibère.

Les dames se sont habillées pour venir au salon, consentant, pour la circonstance, à abandonner leurs vilains châles et leurs horribles chapeaux marins. Quelques-unes se sont décolletées et ont des fleurs dans les cheveux. Toutes sont armées d'un éventail, — armées est le mot exact. Elles le tiennent à pleine main et le manient avec une vigueur et une ampleur qui me rappellent le jeu de la massue en usage dans les gymnases. Cela n'est pas gracieux, gracieux, mais cela est efficace... au point d'enrhumer les voisins.

C'est la dame assise à ma droite — pas confondre avec ma partenaire — qui est la dame gagnante. On lui remet un gros paquet que, palpitante d'émotion, elle va ouvrir dans sa cabine. Le monsieur vainqueur est un grand garçon ridicule à la tête pouparde et vieillotte qui paraît sanglé dans un corset, tant il est raide; qui se meut avec des gestes d'automate, et qui de deux en deux minutes part d'un rire saccadé pareil au bruit que fait un ressort rouillé qui se détend.

Il ouvre l'enveloppe qu'on lui remet, éclate bruyamment et en retire une cravate qu'il se fait mettre au cou par sa voisine.

Lundi 26.

Le vent a changé, heureusement, et nous apporte, avec un peu de vitesse, beaucoup de fraîcheur. C'est une bénédiction du ciel; au point où nous sommes, si nous avions les vents du sud, nous étoufferions.

Nous avons fait aujourd'hui 348 milles. Le plus gros chiffre que nous eussions atteint jusqu'à présent en vingt-quatre heures était de 294 milles. Nous marchons bien, mais, hélas! cela ne peut nous faire rattraper le temps perdu au début de notre voyage.

Comme cet après-midi tout le monde bâillait sur le pont, le steward a exhumé, de je ne sais quel coin, un jeu d'adresse. Une barre en fer, d'environ trente centimètres de longueur, est fichée dans un billot en bois, mal équarri.

Le joueur se place à quelques mètres du billot et, au moyen d'anneaux faits en corde tressée d'un diamètre de douze centimètres environ, essaie d'enfiler la barre. On se précipite sur cette distraction avec désespoir. La mer est pourtant si belle à regarder!

Mardi 27.

Il paraît dès à présent certain que nous arriverons à New-York jeudi dans la matinée. Le temps commence à sembler long à la plupart des passagers, et personne ne sera fâché de débarquer.

Des gens qui n'en seront point fâchés surtout, ce sont les émigrants de troisième classe, il y en a quatre cents à bord.

Le spectacle de l'entrepont est des plus curieux. Il faut le voir quand il fait beau temps et que les pauvres diables grouillent au soleil. Il y a d'abord quelques gentlemen américains, de ressources modiques, qui se sont payé, dans les prix doux, une excursion en Europe; ceux-là se tiennent à part et sont bien vêtus.

Mais le gros de la bande vit en commun sur le pont. Il y a là des loques épiques que la crasse amoncelée pendant plusieurs

années a enrichies de tons indescriptibles. Toutes les nuances dites « fanées » sont superbement représentées. Voici deux jours déjà que j'inflige à mon odorat les plus cruelles épreuves en me promenant dans ce peuple. Je voudrais que les pittoresques individus s'habituassent à me voir passer parmi eux, mon appareil photographique en bandoulière, sans être mis en défiance. J'espère pouvoir en enregistrer quelques types.

Un grand nombre d'ouvriers verriers belges qui travaillent en Pennsylvanie depuis quelques années sont parmi les passagers. Leurs économies leur ont permis de venir revoir l'Europe, la plupart avec leur famille. Plusieurs d'entre eux voyagent en seconde classe.

Tous ceux que j'ai interrogés sont très contents du sort qui leur est fait en Amérique. Ils chôment presque tout l'été, mais leur salaire durant le reste de l'année est suffisant pour qu'ils acceptent volontiers ces vacances forcées.

— Puisque vous êtes si satisfait d'avoir quitté le pays, ai-je demandé à l'un d'eux, vous devez avoir engagé vos camarades à venir vous rejoindre en Pennsylvanie?

— Pas le moins du monde! m'a-t-il répondu. D'ailleurs cela nous est interdit par nos statuts. Ils nous est défendu même de dire le salaire qui nous est donné.

— Vous formez donc là-bas une corporation fermée aux non-initiés?

— Parfaitement.

— Et quelles sont les conditions d'admission?

— Être depuis quelque temps dans le pays, payer une cotisation d'entrée qui se monte à cinq cents francs, plus une cotisation annuelle assez importante et qu'on majore d'année en année, enfin, nous soumettre à un ballottage. Des conditions

spéciales, un peu plus douces, sont faites aux frères et surtout aux fils des membres.

— Et les patrons doivent, nécessairement, recruter leurs ouvriers parmi les membres de la société?

— Ils n'oseraient faire autrement. D'ailleurs ils ont intérêt comme nous à se soumettre à la règle : nous n'admettons que des ouvriers habiles, sobres et honorables.

— Quels avantages trouvez-vous principalement au travail tel qu'il se fait en Amérique?

— Il y a plus d'entente entre les ouvriers et les patrons. Ces derniers nous font subir moins de vexations. Puis nous sommes nos maîtres. L'ouvrier là-bas est considéré à l'égal du fabricant; il jouit librement de tous ses droits de citoyen.

Mercredi 28.

Il y a de la fièvre dans l'air. On sent l'imminence de l'arrivée. Ce dernier jour semble d'une longueur démesurée.

Nous voyant jouer au jeu des bagues, les gens de troisième classe ont, à leur tour, inventé un jeu pour tuer le temps. Il n'est pas bien compliqué, mais il est infiniment plus réjouissant que le nôtre.

Un joueur, désigné par le sort, s'appuie à l'un des mâts, se courbe et présente à ses camarades, bien tendue sous le pantalon, la partie du corps humain pour laquelle le plus grand nombre de périphrases ont été créées, — ce que les Français appellent un « prussien » et ce que les Prussiens nomment un « français », — ce sur quoi l'on s'assied, enfin!

Tous ceux qui sont de la partie se groupent en cercle autour de lui. Bientôt l'un deux se décide et d'un bras vigoureux

applique une claque retentissante sur le muscle dont il s'agit. Puis tout le monde lève le bras en l'air.

Il faut que la victime se retourne assez prestement pour saisir, dans le geste de tous ceux qui lèvent la main la nuance délicate décelant la hâte de rattraper un moment perdu ; sur le visage l'essoufflement qui suit un brusque effort; dans l'œil, cette lueur rapide qui trahit la farce bien jouée.

Si elle manque de perspicacité, elle retend l'objet récepteur de claques, et ainsi de suite jusqu'à ce que le frappeur, enfin découvert, se mette en posture de le remplacer.

Ce qu'on rit! Vous le pensez bien..

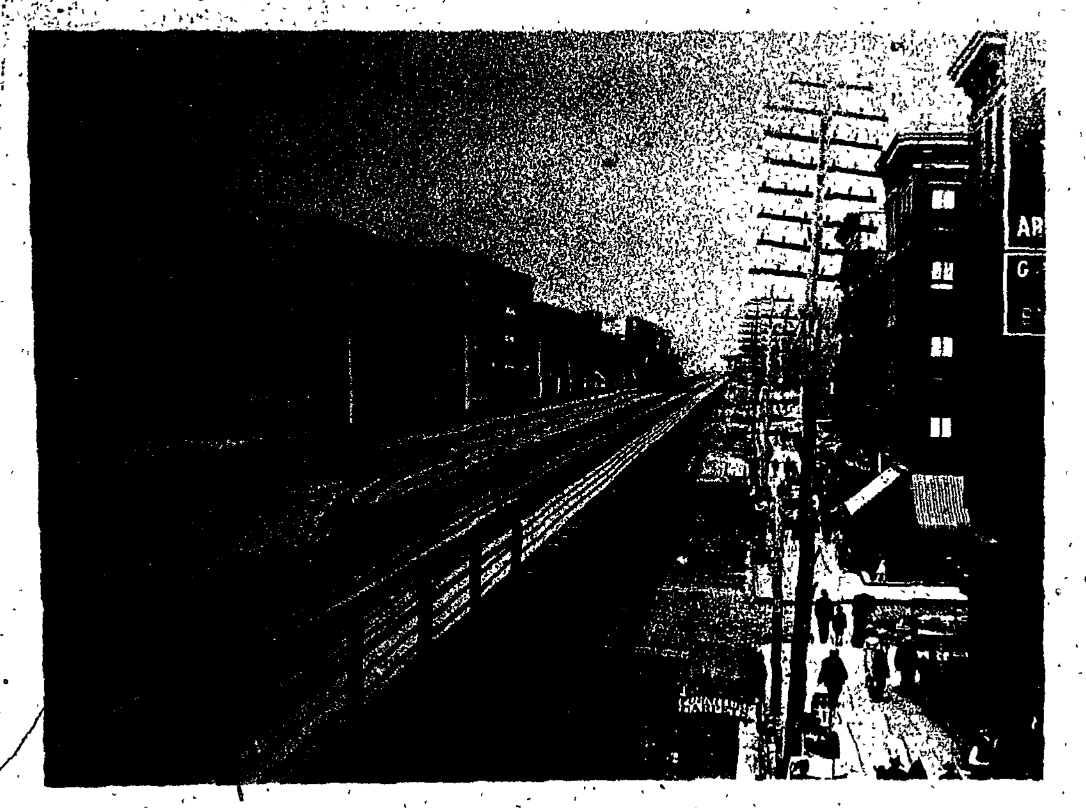
Durant tout l'après-midi les yeux interrogent l'espace et chaque coup de trompe de la vigie précipite tous les passagers sur le pont. On attend le pilote.

Voici la manie des paris qui ressaisit les Américains. Tout est matière à parier :

Le pilote porte-t-il la barbe entière où n'est-il point barbu? Dix dollars qu'il montera à bord du pied gauche! — Tenus? Vingt dollars qu'il a des yeux bleus? — C'est entendu!

Il y a pour le port de New-York un certain nombre de bateaux-pilotes, vingt-six, je pense. Chacun d'eux porte un numéro d'ordre inscrit sur la voile. Immédiatement on fait une poule. Vingt-six passagers versent un dollar en échange duquel ils tirent au sort un des vingt-six premiers numéros. Celui dont le numéro correspondra au numéro du bateau empochera les mises et gagnera vingt-cinq dollars.

Enfin, vers six heures, le pilote est annoncé. Les longues-vues découvrent sur la voile le n° 14. Mon compagnon le Parisien a le n° 15, ce qui ne sert qu'à le faire pester un peu plus que les autres perdants. Quant à moi, je n'ai pas



UNE AVENUE DE NEW-YORK AVEC LA LIGNE DE « L'ELEVATED RAILWAD ».

voulu risquer contre une chance de gagner vingt-cinq dollars, vingt-cinq chances d'en perdre un.

Le pilote quitte son bateau et s'embarque dans une nacelle qui vient à la rencontre du steamer. Les longues-vues annoncent qu'il est glabre. La mer est grosse, la nacelle penche, bondit, plonge, s'élance, le plus souvent cachée, parfois visible en une attitude d'équilibre effrayamment instable. Enfin elle aborde. Le pilote monte du pied droit. Les parieurs s'élancent et vont dévisager fixement le brave homme, qui se laisse faire en Américain accoutumé à ces façons d'agir. Après une courte et très courtoise discussion, on décide qu'il a des yeux bleus.

Le pilote apporte à bord des journaux américains sur lesquels les Yankees se jettent avec avidité. Toute la soirée se passe à les lire.

Vers minuit nous stoppons. Le *Rhynland* est arrivé à Sandy-Hook, l'entrée du port de New-York. Il lui faut attendre le lever du jour avant de se remettre en route. Nous débarquerons demain vers sept heures du matin.

*
* *

New-York ! nous sommes arrivés !

C'est d'abord l'abordage au « pier » de la compagnie, le mouvement des mouchoirs qui claquent au vent et qui disent la joie de se revoir, les interpellations aux amis, les baisers envoyés par-dessus bord aux parents qui attendent sur le quai et qui me mouillent les yeux en me faisant penser à ceux que j'ai quittés, le brouhaha du débarquement.

Puis c'est l'examen des malles. La douane américaine a l'œil défiant et les mains farfouilleuses. L'espionnage d'une visite vous laisse rarement indemne.

Un douanier veut ouvrir une des boîtes qui contiennent mes plaques sèches pour photographier.

Le malheureux! il va me gâter un paquet. Je fais un geste d'effroi. Cette manifestation est malencontreuse; elle alarme l'argus, qui pense que, sous couleur de plaques photographiques, je pourrais bien frauder des matières précieuses.

Il n'est convaincu de mon innocence qu'après avoir choisi trois boîtes au hasard, les avoir ouvertes et visitées.

Trente-six plaques perdues! En compensation, les autres entrent en franchise de taxe.

J'arrête une voiture, — je saurai bientôt ce qu'il en coûte de prendre des voitures ici; — je jette au cocher l'adresse d'un hôtel et je pars.

CHAPITRE II.

NEW-YORK.

Première impression. — La ville. — *Time is money.* — Les moyens de transport. — L'*elevated railroad.* — Les tramways. — Un monsieur pressé. — Les bateaux. — Le service du feu : le simulacre d'une alerte. — Les maisons américaines. — Le confortable. — La messagère électricité. — Les téléphones. — Les phonographes. — Les boutons d'appel. — Les bars. — Précautions contre le froid et le chaud. — Les ventilateurs. — Le *free lunch.* — Le coût de la vie à New-York. — L'emploi du dimanche. — Les promenades. — Staten Island. — Coney Island. — L'éléphant Jumbo.

New-Jersey, ville de 500,000 habitants, semble être un faubourg de New-York, dont elle est séparée par la rivière Hudson. C'est à New-Jersey qu'abordent les steamers de la *Red Star line*.

A peine descendus du navire, les voyageurs s'embarquent sur un des innombrables bateaux qui font le service autour de New-York et dont chacun peut contenir deux mille passagers et douze voitures à deux chevaux. Cinq minutes se passent. Le machiniste arrête l'appareil propulseur; le bateau, en vertu de la force acquise, est lancé contre de solides palissades disposées

en demi-ellipse, de façon à enserrer la proue presque exactement, et l'on aborde.

*
* *

Un mouvement bariolé de camions, de voitures, de chariots de toutes formes et de toutes couleurs, qui ondule au long des quais comme un serpent dont les écailles irrégulières se mouvraient, — un réseau de fils qui couvre les rues et semble la toile immense d'une araignée fileuse de fer; — des charpentes métalliques supportant des voies sur lesquelles des trains s'aperçoivent, passent et disparaissent; — des files de voitures et de tramways qui circulent dans tous les sens; — des enseignes colossales prenant aux rues le peu de lumière que les « chemins de fer élevés », les tramways, les fils téléphoniques et télégraphiques ont bien voulu leur laisser; — des fouets qui sifflent et de bizarres interjections qui s'entrechoquent; — des maisons hautes, à étages bas et aux façades sales, devant lesquelles des gentlemen en manches de chemise et en chapeau « haut de forme » bousculent des caisses en bois blanc:

C'est New-York ou plutôt c'est le bas New-York.

Si l'on monte dans la ville et que l'on poursuit son chemin dans le sens de la longueur de New-York, l'aspect change. A mesure qu'on avance, les maisons sont plus propres, d'apparence plus luxueuse; elles s'abaissent, mais regagnent en coquetterie ce qu'elles perdent en hauteur. Plus d'enseignes en travers des rues. Les étalages sont arrangés avec plus de goût, puis disparaissent complètement.

De petits jardins égaient de leur végétation le devant des habitations; de capricieuses plantes s'élancent aux deux côtés

du perron, enguirlandent les fenêtres, s'enroulent autour des colonnes du balcon, grimpent jusqu'au toit; les trams ne parcourent plus que quelques rares avenues; le « chemin de fer élevé » déroule ses lignes serpentines à une plus grande hauteur. Les églises, de constructions variées et pittoresques, se dressent nombreuses; on traverse un parc immense où sont des étangs, des rochers, des animaux, des prairies, des vallons et des forêts, par au delà duquel les rues se poursuivent; la lumière est partout et le mouvement a disparu :

C'est le haut New-York, la résidence des riches.

*
* *

Dans la ville basse les rues se croisent, se contournent, s'embrouillent et portent des noms analogues aux noms des rues dans les villes du continent européen. Dans la ville haute les avenues et les rues se coupent à angle droit, les avenues allant dans le sens de la longueur de New-York, qui a la forme d'une langue très allongée, les rues tracées dans le sens de la largeur. Broadway, une rue de 12 kilomètres (je dis de douze kilomètres), coupe la ville en diagonale. Les numéros des maisons se comptent vers l'est, comme vers l'ouest, à partir de la cinquième avenue.

Rien n'est donc plus aisé que de trouver son chemin. Soit, en effet, à trouver la maison désignée : 124 *West* 36e *rue.*

On enfile une avenue quelconque qu'on descend jusqu'à la 36e rue si l'on part du haut de la ville ou qu'on remonte jusqu'au même point si l'on part du bas de la ville et, dans la 36e rue, on se dirige à gauche ou à droite jusqu'au n° 124 d'après la situation de l'avenue. En supposant que l'on ait

remonté le 5e avenue, le n° 124 *West* se trouve à gauche dans la 36e rue. Si l'adresse était 124 *East*, il faudrait se diriger vers la droite. Au bout d'un jour l'étranger circule dans la ville haute sans qu'il y ait pour lui le moindre danger de s'égarer.

Il y a dans New-York onze avenues sans compter Broadway. — Quant aux rues, elles s'étendent à l'infini : j'ai entendu nommer la 236e.

*
* *

Time is money! Vous souriez! Oh! je sais bien que j'émets là une plantureuse banalité et, certes, en commençant ce chapitre, m'étais-je bien promis de l'éviter.

Mais l'encombrante devise a triomphé. Partout elle s'est dressée devant moi, me heurtant au coin des rues que je tournais, accrochant mon regard dans les maisons où j'entrais, me flagellant à toute heure, en tout lieu, de quelqu'une de ses applications. Si bien que, sous peine de vous celer mon impression la plus intense, force m'est de l'inscrire en tête du paragraphe. *Time is money!* Aussi n'est-il pas à New-York, et d'une façon générale en Amérique, de plus florissante entreprise que celle des transports. Des chemins de fer sillonnent la campagne, enserrent les villes et les villages, sur lesquels des milliers de convois roulent dans tous les sens, sans interruption appréciable.

*
* *

Dans New-York, l'*elevated railroad* frappe tout d'abord l'étranger. Au long des principales avenues, des charpentes en fer supportent deux voies à une hauteur qui varie entre le premier étage des maisons, dans la basse ville, et cent mètres du

sol, dans le haut New-York. Ces voies sont généralement côte à côte et occupent le milieu de l'avenue ; mais parfois aussi elles rasent les maisons et surplombent les trottoirs. A intervalles inégaux, plus rapprochés vers le centre des affaires, plus écartés à partir de la vingt-troisième rue, des stations sont établies à l'intersection des rues et des avenues.

Ces voies aériennes et la charpente qui les supporte sont d'un aspect fort laid. Elles prennent l'air et la lumière des avenues et coupent vilainement en deux parties la façade des maisons. Mais les trains se succèdent de deux en deux minutes, rapides comme le vent, tournent les coins en décrivant des courbes effrayantes, s'arrêtent aux stations en donnant à peine aux gens le temps de monter ou de descendre précipitamment de voiture, et transportent cinq cent mille voyageurs par jour, leur faisant parcourir d'énormes distances pour la modique somme de vingt-cinq centimes.

C'est laid, mais combien utile ! Cela fait gagner du temps, et chaque fois qu'un Américain peut gagner du temps il en gagne, alors même qu'il n'en a pas l'emploi immédiat.

Peut-être, en effet, ce temps qui lui est inutile au moment où il prend le train, lui sera-t-il précieux au moment de l'arrivée, — il faut tout prévoir. Aussi Jonathan met-il « le temps en conserves » et dépose-t-il aussi volontiers vingt minutes dans la boîte de l'*elevated railroad* qu'un enfant économe dépose vingt centimes dans la tirelire donnée par la maman prévoyante.

Le système de contrôle est extrêmement simple. Les stations sont fermées au public. Le voyageur a accès sur la voie moyennant payement de cinq sous à un guichet extérieur ; il passe par un tourniquet compteur, prend le premier train qui arrive

et descend où il veut. Le prix est uniforme, quelle que soit la distance parcourue.

*
* *

Pendant que courent en l'air les convois des « chemins de fer élevés » courent par terre les voitures rouges, jaunes, bleues, vertes, des tramways assaillies par les voyageurs, qui s'entassent à soixante — les uns assis, les autres debout et cramponnés aux courroies — dans des voitures faites pour trente-six personnes. C'est le tramway qui sert pour les petites courses. Le chemin de fer élevé vous épargne une heure, mais vous dépose parfois à dix minutes du lieu où vous devez être. Le tramway vous épargne quelques minutes seulement, mais vous dépose à la porte de la maison *même* où vous avez affaire. C'est l'adjoint et le complément du chemin de fer.

*
* *

Enfin, tandis que dans New-York courent en l'air « l'elevated railroad » et, par terre, les tramways, autour de New-York voguent sur l'eau en nombre indéfini des bateaux indéfiniment variés de forme et de grandeur qui emplissent la rade et les rivières de leurs trajectoires de fusées — à la fois silencieuses, continues, rapides et harmonieuses.

Les bateaux blancs à plusieurs étages, les bateaux en forme de granges, ceux en forme de réservoirs, ceux en forme de maisons; les bateaux jaunes mus par des machines dont le balancier énorme oscille régulièrement au-dessus du pont; les bateaux larges à aubes qui traversent l'eau à la façon des chiens et les bateaux longs à hélice qui la fendent à la façon des poissons, tous ces bateaux se croisent, se suivent, se dépassent.

Les grands navires cinglent majestueusement vers la haute mer, se réservant de marcher à toute vapeur lorsqu'ils seront loin du port, mais retenant encore leur élan de peur de tout briser sur leur passage. Les petits remorqueurs agiles s'accrochent aux flancs de steamers dix fois gros comme eux et les entraînent à leur suite. Les yachts de plaisance évoluent hardiment et les petites embarcations à voiles se confondent avec les mouettes lorsque, gracieusement posées sur la crête des vagues, elles se balancent à leurs capricieuses ondulations.

Sauf les yachts et les nacelles, tous ces bateaux transportent des gens affairés. Je suis au débarcadère de New-York, attendant l'arrivée d'un steamer qui vient de New-Jersey et y retourne. Le steamer arrive, il aborde; les barrières se replient sur elles-mêmes, un homme s'élance, plus prompt qu' « un dard lancé par une main sûre », ainsi que jadis nous recommandions de s'élancer aux garçons de café nonchalants; — il part, il vole, il est hors de vue.

— Qu'est-ce! fais-je. Un voleur?

— Pas le moins du monde, me répond un Américain, c'est un monsieur pressé.

— On n'est pas pressé à ce point.

— Mais si! Voyez-vous ce tram qui s'ébranle et dont le monsieur vient d'escalader la plate-forme? Il appartient à une ligne où les voitures se succèdent à dix minutes d'intervalle. Le monsieur n'a pas voulu perdre ces dix minutes.

Tout le monde court à l'heure des affaires. Le flâneur est bousculé et entraîné dans le tourbillon. Rien n'est imprudent, quand on est douillet, comme de laisser, en marchant, le pied trop longtemps par terre. Quatre pieds américains le

recouvrent et le blessent successivement. En avant! *Time is money.*

Tous ces transports se font très économiquement. Il y a une disproportion évidente entre la denrée et le prix et, si l'on en excepte les loueurs de voitures, les compagnies vendent aux Américains beaucoup de temps pour peu d'argent. La course en chemin de fer élevé comme la course en tramway, quelle que soit la longueur, souvent considérable, se paie vingt-cinq centimes. Et, pour se rendre un compte exact de la modicité du prix, il faut se représenter que la pièce de cinq sous est la plus petite pièce que l'on ose donner à un mendiant quand on en rencontre, ce qui arrive parfois encore à New-York, mais ce qui n'arrive plus dans l'ouest. La traversée en bateau de New-York à New-Jersey ou à Brooklyn se paie trois sous.

En revanche, on m'a demandé cinq dollars (25 francs) pour me conduire en voiture de mon hôtel au débarcadère, ce qui a bien pris vingt-cinq minutes, et le New-Yorkais qui m'accompagnait m'a affirmé que le cocher ne me volait point.

Le cocher, c'est possible! Mais le patron!

*
* *

C'est le soir.. Il est minuit environ et je regagne mon logis, traversant les rues tranquilles, bordées d'arbres, violemment éclairées par de puissantes lampes électriques. Cette vive lumière densifie l'ombre des objets au point de la solidifier et jette, sur la pierre argentée des trottoirs, le dessin extraordinairement nèt de feuilles très noires qu'elle semble arracher aux arbres. On croirait la rue bordée de ce velours blanc à fleurs noires dont les dames londoniennes font leurs robes de cérémonie.

Au coin de Broadway et de la vingt-troisième rue, je rentre dans le bruit et le mouvement. Soudain j'entends un bruit de cloches faisant le vide au milieu de la rue, et — vision rapide — un chariot dont le chargement aux reflets métalliques jette des éclairs au feu des lampes passe devant moi. Sur le char, des pompiers luisants et proprets, sondant le lointain du regard. Sur le siège un homme frappant à tour de bras trois chevaux vigoureux, naseaux au vent, emportés dans un galop désespéré. Le char à peine passé, un autre camion débouche par la première rue, puis un troisième, puis plusieurs autres, puis une voiture à deux roues. Et le martèlement des sabots, le roulement des roues, le tintement des cloches, le flic flac des tuyaux, les cris exaspérés des cochers et le claquement de leurs fouets, le renaclement des chevaux : toute cette fougue arrête subitement l'étranger stupéfait. C'est le feu qui sévit.

Les chariots portent les pompes, les tuyaux, un assortiment complet d'appareils extincteurs et de vêtements spéciaux pour les pompiers. La voiture porte un agent de la compagnie d'assurances intéressée, et déjà prévenue de l'accident.

J'étais fort désireux de visiter un poste de pompiers, et M. le docteur de Plasse, un Belge, qui, toujours et de la meilleure grâce du monde, met à la disposition de ses compatriotes la grande et légitime influence que lui ont value à New-York son habileté professionnelle, son tact et son intelligence, me promit ce spectacle.

J'anticipe un peu sur les événements pour raconter ici cette visite, que je ne fis qu'au retour de mon voyage au Canada.

Le 22 octobre dernier, vers onze heures du soir, M. Botassi, consul général de Grèce, M. le docteur de Plasse et moi, nous nous présentons au poste de la vingt-neuvième rue, tout près

de la sixième avenue. Malheureusement ce soir-là nous faisons corvée ou quasi-corvée. Le pompier est-il allé réellement porter nos cartes au capitaine? Ce capitaine n'a-t-il pas été averti de notre visite? Avons-nous précisément rencontré un des très rares capitaines mal polis de la cité? Toujours est-il que, rompant avec les traditions d'amabilité qui distinguent ses collègues, il refuse de se déranger dans son premier sommeil et de provoquer devant nous le simulacre d'une alerte. Nous ne pouvons qu'examiner les engins; après quoi nous rentrons bredouille.

Mais, le lendemain matin, M. le docteur de Plasse me mène au poste de la dixième rue, où nous trouvons en M. J.-P. Byrne un parfait gentlemen et un capitaine admirablement au fait de ses fonctions. Il nous montre les nouveaux engins employés, la façon dont ils fonctionnent, les appareils servant à l'alimentation de la chaudière, au chauffage de l'eau, au maintien de la vapeur sous pression. Il nous initie enfin à tous les détails de la manœuvre.

Tout a été prévu pour rendre cette manœuvre le plus rapide; c'est ainsi que les tuyaux s'adaptent à volonté à gauche ou à droite de l'appareil afin d'éviter l'obligation de tourner la voiture en certains cas pour le rendre prêt à fonctionner.

Du porche, où sont rangés les engins, le capitaine Byrne nous mène au dortoir des pompiers, entretenu avec une très grande propreté, puis à son bureau, où il nous fait voir les modèles en blanc des rapports à fournir par chaque poste aux autorités municipales. Enfin il nous ramène près de la porte d'entrée.

Devant cette porte la première voiture est prête. Les harnais sont suspendus et les brides sont apprêtées. Des deux côtés de la voiture, un peu à l'arrière, sont placés les chevaux. Contre

le mur, à droite de la porte d'entrée, on remarque les avertisseurs électriques. Il y en a trois; l'avertissement peut venir d'un poste de police, d'un appareil placé dans la rue ou d'une maison particulière. Le même courant qui met la sonnerie en mouvement et le poste en alerte détache les chevaux, qui, d'eux-mêmes, viennent se placer sous les harnais.

— Voyez plutôt, me dit le capitaine. Appuyez sur le timbre.

J'appuie et — avant que j'aie retiré la main — je suis effrayé presque de l'effet produit par mon appel.

Frappant le plancher des quatre pieds, les deux chevaux de la première voiture sont venus se placer aux deux côtés du timon. Des hommes sont sortis je ne sais d'où qui se sont jetés à la tête des chevaux, ont fermé leur collier et ont attaché les rênes. Un cocher s'est trouvé d'un bond sur le siège, le fouet à la main, et a fait sauter les liens qui retenaient la voiture. Par des trous, percés dans le plafond, les pompiers se sont laissé glisser au long de barres de bois jusqu'à terre et ont enjambé le chariot. Aucune confusion, aucun encombrement. Chacun a une besogne précisément et minutieusement déterminée. Chaque pompier sait, selon sa place au dortoir, le trou par lequel il doit descendre, ce qui lui arrive parfois *jusqu'à douze fois* par nuit.

Entre le moment où la sonnerie fonctionne et le moment où — la porte ouverte — le chariot s'élance dans la rue, il s'est écoulé *dix secondes*.

C'est absolument merveilleux de rapidité et de précision.

Il est vrai que c'est surtout lorsqu'il s'agit d'aller éteindre le feu que l'on peut dire : *Time is money*.

*
* *

Extérieurement, les maisons de New-York sont fort dissemblables. Les Américains envient à l'Europe ses vieux monuments et s'ingénient à en copier les divers styles dans le dessin et l'ornementation de leurs bâtisses. Il y a des maisons qui rappellent le style florentin, le style gothique, le style mauresque. D'autres bâtiments font penser à un donjon du moyen âge, d'autres encore à un temple grec, d'autres enfin à une villa italienne ou à un chalet suisse. La plupart ressemblent à des cottages anglais en briques rouges et à volets verts, tapissés de plantes grimpantes. J'accorde que beaucoup de ces constructions n'ont avec l'art que des rapports lointains, mais du moins l'ensemble est-il pittoresque et *extraordinaire*. Cela plaît aux Américains.

Toujours, quelle que soit la variété de leur aspect, le dedans de ces habitations est *confortable*. Et cela plaît aux habitants davantage encore! Que la maison soit d'allure romaine, chinoise ou persane, tenez pour certain avant d'y entrer que vous vous y trouverez bien, que les places y sont hautes et spacieuses, qu'il y fait chaud en hiver et frais en été.

L'ameublement est généralement sombre, solide et de goût austère. Les tapis et les tentures abondent. Les sièges et les divans sont bien rembourrés, couverts de coussins, avant tout propices au repos. On rencontre beaucoup de divans formés de deux fauteuils accolés et disposés en sens inverse; meubles exquis pour la causerie, qui permettent à deux personnes assises à côté l'une de l'autre de se regarder sans se livrer à des torsions de reins et s'exposer à des torticolis. Partout aussi on voit des fauteuils basculants. Est-ce l'amour du mouvement qui tracasse les Américains jusque dans leurs salons? Est-ce que

ce bercement les repose? Toujours est-il qu'aux premiers jours il est fort agaçant de voir ainsi osciller les gens et de graves personnages se balancer comme autant de bambins sur leurs chevaux à bascule. Assez vite, pourtant, on s'y accoutume, m'a-t-on dit, et l'on trouve le procédé agréable.

Tous les perfectionnements, tous les raffinements imaginés pour la commodité des humains et que l'on découvre à peine dans nos maisons modernes le plus supérieurement agencées, se trouvent depuis longtemps, à New-York, dans les maisons bourgeoises.

Dans toute maison — et souvent à chaque étage — il y a une chambre de bains. Pas une maison d'ouvriers, si petite soit-elle, n'en est dépourvue. Des ascenseurs font le transport de menus objets d'un étage à l'autre et sont plus spécialement utilisés pour le service de la table. Les sous-sols sont disposés comme ceux de nos maisons modernes. On y trouve une place et des annexes pour faire la cuisine, une place pour le fourneau et l'appareil de chauffage, des réservoirs pour le lavage de la vaisselle et des douches pour le lavage du linge; enfin, ce qu'on trouve rarement chez nous, une glacière.

On fait à New-York un usage immodéré de la glace; on en met dans toutes les boissons. En mangeant on boit de l'eau glacée ou du thé chaud. Le plus curieux est que l'estomac s'accorde à merveille de l'un et l'autre système. Pour une faible redevance annuelle les compagnies déposent chaque matin un gros morceau de glace devant votre porte. C'est un spectacle drôle à certaines heures que celui de ces blocs de glace abandonnés devant les maisons et — oserai-je m'exprimer ainsi? — « rigolant » de petits filets d'eau. Les policemen laissent aux servantes un certain laps de temps pour retirer leur glace. Après

quoi, ils mettent les retardataires à l'amende. Les blocs de glace sont placés dans des glacières ingénieusement disposées, sortes de garde-manger où des compartiments sont réservés pour la conserve de la viande, du beurre, des œufs et autres comestibles.

*
* *

Une chose remarquable entre toutes est la façon dont une maison américaine est mise en rapport avec l'extérieur.

Je ne parlerai pas des téléphones. L'usage de ces instruments s'est répandu trop rapidement chez nous pour qu'il faille le noter en Amérique. Ici, comme là-bas, nombre de ménagères les utilisent dans leurs rapports avec les fournisseurs.

Je ne parlerai pas non plus des phonographes. S'il fallait croire messieurs les associés d'Edison en Europe, l'emploi du phonographe serait déjà fort fréquent aux États-Unis.

Aux portes des bureaux de journaux un phonographe à mouvement automatique, et dont le cylindre serait remplacé de cinq en cinq minutes, recueillerait les renseignements fournis par les passants. Dans de nombreuses maisons de commerce un phonographe, placé près du patron pendant le dépouillement du courrier, enregistrerait les réponses qu'il dicterait ensuite aux commis.

Dans les antichambres de bonnes maisons un phonographe-concierge se chargerait de votre message pour les maîtres en cas d'absence de ces derniers.

Tout cela est fort joliment imaginé et existera peut-être un jour. Mais ce jour n'est pas encore arrivé. Je me suis promené devant les maisons occupées par les principaux journaux, tant à New-York qu'à Boston et à Chicago, sans apercevoir le moindre phonographe. Je suis entré dans quelques bonnes

UNE RUE A NEW-YORK.



maisons sans en découvrir dans l'antichambre. Enfin, j'ai visité plusieurs directeurs de maisons de banque en leurs cabinets de travail et n'ai point vu le moindre exemplaire de l'ingénieuse invention d'Edison.

Le phonographe est encore, en Amérique comme ici, un instrument de curiosité, d'un maniement délicat et que, seules, possèdent quelques rares personnes.

Mais si, pour ces motifs divers, je ne parle ni des téléphones ni des phonographes, il faut que je signale une plaque munie de quatre boutons merveilleusement pratiques et que l'on rencontre jusque dans des habitations fort modestes.

Vous faut-il une voiture? Pressez une fois sur le bouton nº 1 et vous verrez un « cab » venir se mettre à votre disposition. Si vous aviez pressé deux fois vous eussiez bientôt vu un carrosse à deux chevaux s'arrêter devant votre porte.

Désirez-vous un commissionnaire, un messager? Appuyez sur le bouton nº 2 et deux minutes après vous verrez entrer chez vous un jeune garçon porteur d'une casquette galonnée qui s'acquittera de sa commission avec intelligence et promptitude et que vous payerez d'après un tarif connu. Une pression sur le bouton nº 3 amènera chez vous les gens de la police. Enfin ne touchez pas étourdiment au quatrième bouton : vous empliriez la rue de pompiers.

*
* *

Les indications qui précèdent ne s'appliquent pas évidemment aux maisons de commerce. Celles-ci ressemblent à toutes les maisons de commerce du monde. Elles se trouvent surtout dans la ville basse et dans Broadway. Il règne dans leurs alentours une activité vertigineuse. J'allais dire fébrile, et j'aurais

eu tort. En notre époque névrosée, fin de XIX[e] siècle, on rencontre encore, en Amérique, du mouvement qui n'est pas de la fièvre.

Ces maisons sont hautes et la place y est parcimonieusement distribuée. Elles sont faites pour les affaires, non pour le repos. Le taux de leur loyer est fabuleusement élevé.

Non loin de Madison square, on montre dans Broadway une maison à un seul étage, entourée de quelques mètres carrés de terrain. Cette maison appartient à une vieille demoiselle que la plupart de ses contemporains jugent atteinte d'une folie incurable. Certes, on peut penser qu'elle ne sera pas morte de longtemps quand son héritier — qu'il me pardonne, si je le calomnie! — jettera bas la bicoque, couvrira le terrain d'une maison à douze étages et deviendra du coup archimillionnaire.

Mais on n'arrêtera plus l'étranger en cet endroit. Les archimillionnaires ne sont pas rares en Amérique. Et les gens ayant le culte de ce qui a appartenu à des êtres aimés, les gens qui ont la folie de conserver intacte la maison où ils sont nés, où ils ont passé toute leur vie; ces gens-là sont rares partout, mais surtout de l'autre côté de l'Atlantique.

*
* *

Cet amour du confort, cette organisation pratique de la vie intérieure que l'on constate dans les maisons bâties, pour eux, par les Américains, se révèle aussi dans leurs hôtels, dans leurs restaurants et dans leurs « bars ». Et ce qui frappe tout d'abord dans ces derniers établissements, ce sont les précautions prises contre le froid et contre le chaud. Contre le froid, ce sont les doubles portes, les tentures, les fenêtres à double châssis, l'installation des meilleurs systèmes de chauffage.

Contre le chaud, ce sont les ventilateurs. On n'a pas idée en Europe du nombre et de la variété des ventilateurs utilisés à New-York.

Partout, sur les comptoirs, sur les étagères, sur les tables, de petits disques à ailettes en métal, mus par l'électricité, tournent vite, vite,.... si vite qu'ils en paraissent immobiles.

Pendues au plafond, appliquées contre les murs, de longues palmes rondes, oblongues, taillées en cœur ou en éventail, se meuvent verticalement, obliquement, horizontalement dans tous les plans, à toutes les vitesses : créatrices de courants bienfaisants, génératrices de fraîcheur. Ces palmes sont le plus souvent constituées d'une carcasse d'osier recouverte d'étoffes ou de tissus aux couleurs vives. J'ai aperçu à la vitrine d'un pâtissier des palmes tournantes terminées par une frange qui frôlait à intervalles réguliers les produits exposés. Elles combattaient à la fois la chaleur et les mouches, très abondantes et agaçantes à New-York pendant l'été. C'est dans les bars surtout que l'on voit les plus ingénieux systèmes de ventilateurs.

* * *

Les bars, ce sont les *cafés* ou plutôt ce qui remplace les *cafés* en Amérique. Le *café* français ou belge avec ses appels à la paresse, au jeu, à la causerie entre camarades ; avec ses tables, ses divans, les tapis et les boîtes à jeux empilés d'un côté du comptoir ; toutes les séductions qu'il étale l'après-midi ou le soir, aux heures où se fait la digestion, n'existe pas là-bas.

Le « bar », ou « la bar », comme disent les colons français dans l'Amérique du Nord, c'est le comptoir. On entre, on paie, on boit et l'on sort. Dans certains de ces établissements où on « lunche », des escabeaux en bois sont disposés le long du

comptoir. Vers l'heure de midi, on s'y assied, plus précisément, on s'y appuie, le chapeau sur la tête, la canne ou le parapluie entre les jambes pendant le temps strictement nécessaire à l'absorption d'un morceau. On verse par-dessus cette bouchée un plein verre de *lagerbeer* et l'on retourne aux affaires. De cette façon l'estomac n'est pas encombré et le cerveau reste libre jusqu'au soir.

A New-York, ville cosmopolite, quelques bars ont des coins qui rappellent le *café* français, mais cette particularité disparaît dès qu'on avance vers l'ouest. Certains de ces établissements sont d'un luxe auquel n'atteint aucun de nos cafés européens. Le bar de l'*Hoffman house*, notamment, possède de rares et précieuses richesses artistiques : un *Corrège*, la nymphée de *Bouguereau*, des tapisseries merveilleuses dont un Gobelin, représentant le siège de Gibraltar et qui a été payé six cent mille francs. Des armures admirablement ouvragées couvrent les murs; des pièces d'orfèvrerie, parmi lesquelles il en est qui sont signées *Benvenuto Cellini*, sont déposées sur les guéridons; dans un coin, un marbre sévère; dans un autre, une collection de bibelots d'une exquise fantaisie; plus loin, des prodiges d'horlogerie et de mécanique menue, des bronzes, des porcelaines, des émaux, des terres-cuites, des cristaux, des panoplies, tout cela disposé avec un goût irréprochable.

Dans la plupart des bars, il y a ce qu'on appelle le *free lunch*, c'est-à-dire le déjeuner libre ou plus exactement le déjeuner gratuit.

En face du comptoir où se débitent les consommations liquides s'en trouve un autre sur lequel sont dressés de dix à vingt plats contenant des tranches de viandes froides, des pâtés

de volaille où de gibier, des branches de céleri, des rondelles de saucissons divers, des morceaux de fromage et de pain, des condiments variés. Au milieu des plats un grand bol où plongent des fourchettes.

Quiconque prend au premier comptoir un grand verre d'excellente bière — fort semblable au bock viennois — qu'il paie vingt-cinq centimes a le droit de participer au *free lunch*. Il prend un croûton de pain, saisit une fourchette et peut, à son aise et sans bourse délier, picorer dans les dix ou vingt plats. On voit parfois, affiché à la porte, le menu du *free lunch* que l'on offre en surplus d'un verre de bière pour la somme de cinq sous. Et, à Chicago, j'ai vu figurer des potages sur certains menus.

Comment n'abuse-t-on pas? C'est la première pensée qui monte au cerveau. Il faut bien pourtant qu'il n'y ait pas d'abus, puisque la mode subsiste.

Les victuailles sont à si bas prix, me fait observer quelqu'un.

— Mais le verre de bière?

— Il coûte au vendeur un sou, peut-être un sou et demi. Restent trois sous et demi pour la viande et le pain. Il faut manger beaucoup pour épuiser ce crédit.

— Mais encore?

— Tout le monde ici travaille et gagne largement de quoi vivre. Les étrangers seuls pourraient essayer de tromper le marchand. Et, forcément, après quelques expériences, ils seraient remarqués et arrêtés.

— C'est égal. Aucun *cafetier* en Belgique n'oserait courir le risque d'un « free lunch ».

— Oh! je pense bien, me lance l'Américain, et avec un sourire mi-orgueilleux, mi-narquois : c'est affaire d'éducation!

*
* *

Il est une idée qui, lancée par des voyageurs fantaisistes, a fait son petit chemin dans le monde. C'est qu'un franc en Belgique et en France vaut un marc en Allemagne, un shelling en Angleterre, un florin en Hollande, un dollar en Amérique.

Rien n'est moins exact — au moins pour l'Amérique. Mais voici ce qui se passe : Un Belge arrive à New-York sans y connaître rien, ni personne; il demande au cocher de le conduire à un bon hôtel. Le cocher s'incline et le mène à l'hôtel de la cinquième avenue. Un quart d'heure plus tard l'étranger — un peu débarbouillé — sort de l'hôtel, hèle une voiture et se fait conduire là où ses affaires l'appellent. Vers midi il s'enquiert d'un bon restaurant. S'il est aux environs de la Bourse, on lui renseigne le *Café Savarin*. Il y mange fort bien, reprend une voiture et retourne à ses visites. Vers six heures, il redemande un bon restaurant et on l'arrête chez *Delmonico*. Après son dîner, il se pourvoit de cigares, va au théâtre ou rentre à l'hôtel.

Cette vie dure pendant huit jours, après lesquels, s'avisant de compter son argent, il s'aperçoit qu'il a dépensé énormément de dollars.

C'est fatal! L'homme qui voyage seul n'ose ou ne veut pas se risquer dans un hôtel de second ordre, de peur de tomber dans un bouge; dans un restaurant quelconque, de crainte de s'égarer en une gargote; se contenter d'un cigare de prix moyen, appréhendant de fumer un *infectados*. Quand il n'a point de temps à perdre et qu'il manque de renseignements, il va droit où il est sûr d'être bien, de se restaurer hygiéniquement et de se coucher à l'abri des autres animaux.

Qu'un voyageur débarquant à Paris ou à Bruxelles descende

dans le plus bel hôtel, aille manger à Paris au *Café Anglais* ou chez *Voisin*; à Bruxelles, chez les *Frères Provençaux* ou au *Café Riche*, il dépensera beaucoup d'argent, et, s'il ne modifie pas son régime, en conclura faussement que la vie est très coûteuse à Paris où à Bruxelles. Mais, généralement, au bout de peu de temps, sur le conseil d'un habitant de la ville, il modifie son régime. De même à New-York, après quelques jours, l'étranger s'aperçoit qu'il eût été fort bien traité dans tel hôtel plus modeste ou mieux encore s'il eût pris une pension dans un « *boarding house* »; qu'il est des restaurants où l'on mange passablement pour deux ou trois francs; que les omnibus et les chemins de fer remplacent avantageusement les voitures; qu'en somme on peut vivre dans la grande ville américaine à aussi bon compte que dans n'importe quelle capitale européenne. Sauf en ce qui concerne le loyer et les vêtements, les dépenses de ménage sont là-bas fort peu élevées. Le poulet cru coûte douze sous; il est vrai qu'il coûte un dollar quand il est cuit; mais cette cuisson a exigé l'intervention d'un Américain et le travail d'un Américain se cote haut. La viande, le gibier, la volaille, les légumes, les fruits, le poisson, les huîtres sont accessibles aux bourses les plus minces.

Je parle des huîtres. Ce qu'on en mange à New-York est inimaginable. Dès les derniers jours d'août les quais de la rivière du Nord, à l'extrémité de Perry street, reprennent leur animation d'hiver. C'est là que l'on débarque la plus grande quantité d'huîtres. Un discours prononcé le surlendemain de mon arrivée à New-York par M. James Bayle, président de l'Association des marchands d'huîtres, contenait quelques chiffres intéressants que j'ai pris soin de noter.

New-York consomme des quantités phénoménales de ces

succulents bivalves; les propriétaires d'hôtels et de restaurants veulent les meilleurs; ils se les assurent toujours à n'importe quel prix. Il y a des hôtels qui achètent en moyenne pour six mille dollars (30,000 francs) d'huîtres par mois.

Les restaurants où l'on ne vend guère que des huîtres, les *oysters saloons*, en consomment pour trente mille dollars par jour. Il y a environ six mille établissements de ce genre à New-York et, pendant la saison, le commerce des huîtres y fait vivre plus de vingt mille personnes; enfin, non seulement on expédie les huîtres de New-York dans tous les États-Unis, mais aussi on en exporte par semaine en Europe pour la valeur de cinq mille dollars en moyenne.

Les huitres que l'on mange à New-York crues, frites, bouillies sous toutes les formes et dans toutes les sauces sont blanches, grasses, énormes; certaines emplissent une assiette ordinaire. Il faut pour les absorber, un certain entraînement, mais on en rencontre aussi de plus petites; ces dernières sont exquises; c'est de la fraîcheur comestible.

*
* *

En été, du samedi soir au lundi matin, tous les New-Yorkois aisés vont se reposer à la campagne. Sur les bords de la mer, sur les rives de l'*Hudson* ou de l'*East river*, des châteaux, des cottages, de pimpantes maisons de plaisance se dressent en des sites pittoresques. Tout le confortable des maisons de ville est assuré dans ces agréables résidences. Le « law tennis », le « crocket » et le « foot ball » développent les biceps des lourds garçons et assouplissent les jarrets des misses fringantes. En tous points éclate et rit la joie de la vie en plein air.

Le dimanche, les bourgeois visitent les promenades environnantes et, le plus souvent, cinglent vers *Staten Island* ou *Coney Island*.

A *Staten Island* la plage est gaie, commode et bruyante. De grands bateaux passent au large et de petits bateaux serrent la côte, toutes voiles étendues, couvertes d'annonces recommandant des pilules merveilleuses ou des baumes réconfortants. Oh! la réclame américaine!

Dans les deux îles il y a des restaurants populaires, des bals champêtres, des guinguettes joyeuses, des carrousels splendides où les animaux : des dromadaires, des tigres, des girafes, des autruches, des éléphants, sont artistiquement sculptés, des baraques où l'on exhibe de grosses femmes aux mollets publics et des naines à l'exiguité rémunératrice.

A *Coney Island*, j'ai vu une montagne russe circulaire, effrayemment accidentée et longue de plus de deux kilomètres. J'y ai vu aussi *Jumbo*, l'éléphant gigantesque, d'universelle réputation. J'ai hurlé dans son oreille et mon hurlement y a eu des échos. J'ai déambulé dans sa queue et j'ai mis un certain temps à parcourir son estomac dont on a fait une immense salle de restaurant. De très loin, en mer, on voit le large dos grisâtre de *Jumbo* émerger au-dessus des arbres de l'île.

Les rares mortels assez pauvres pour n'avoir pas les quelques sous nécessaires à leur transport dans une des deux îles susnommées, passent leur dimanche dans le *Central Park* de New-York ou dans le parc de Brooklyn, aussi grand presque et plus naturellement pittoresque.

*
* *

Voilà, hâtivement rédigées, quelques-unes des notes prises à

New-York lors de mon premier passage en cette ville. J'y ai plus parlé des maisons que de leurs habitants, de la rue que des passants, des voitures que des voyageurs. C'est qu'avant de me hasarder à juger les Américains, je tiens à faire avec eux plus ample connaissance. Ce soir, je partirai vers Boston.

CHAPITRE III.

BOSTON.

De New-York à Boston. — Les grands bateaux américains. — Le *Pilgrim.* — Boston. — Les Bostoniens. — Leur marotte. — L'opinion d'Artemise. — Une économie de temps. — La mise au pas. — La vitrine d'un libraire. — Une réclame de medecin. — Le dentiste américain. — La « *Thoumston, Houston électric Company* ». — Le *Joung's Hotel.* — La mémoire des nègres.

A qui veut aller de New-York à Boston, ce ne sont pas les moyens de transport qui font défaut. Mais on m'a conseillé la *New-York road Island and Boston Company*, et je me suis bien trouvé d'avoir suivi le conseil.

M'étant embarqué à cinq heures et demie du soir, je suis arrivé vers quatre heures et demie du matin à Fall River, d'où un train m'a emporté dans la direction de Boston, où il m'a déposé à sept heures : onze heures de bateau et deux heures de chemin de fer, une courte promenade en ce pays.

Par les nuits claires le paysage est superbe, m'ont dit les donneurs de conseils, mais la nuit est obscure, un épais brouillard s'étend sur les eaux et je ne puis rien voir des rives. Je

sais bien qu'il n'est pas indispensable de voir pour décrire et qu'il existe des guides où je trouverais des descriptions fort bien faites, mais je répugne à user de ce moyen, et c'est, ma foi! bien assez que j'impose au lecteur le récit de ce que j'ai vu. Il me saura gré de mon honnêteté.

Je n'ai donc pas vu le paysage, mais j'ai vu le bateau. Ce bâtiment, le *Pelgrm*, et... son collègue, dont j'ai oublié le nom, les deux seuls qui font le service, sur la ligne, sont les deux plus grands bateaux d'Amérique et fort probablement du monde entier. On a employé, pour en écrire, les termes « palais flottants...; villes flottantes... »; le premier de ces termes n'a rien d'exagéré. Le salon Louis XV, blanc et or, est haut et grand comme les salons d'un palais de roi.

Avant le dîner, peu après la mise en marche, la compagnie nous gratifie de musique exécutée par une société militaire. Pendant le dîner, servi dans une salle plus vaste que la salle de notre *Grand Hôtel* de Bruxelles, l'absorption est stimulée par des ondes harmonieuses dont les producteurs demeurent discrètement dissimulés. Après le dîner enfin, un orchestre composé d'artistes en habit noir, dirigé par un chef célèbre de là-bas, nous offre un concert fort sortable. J'ai rarement entendu autant de musique en si peu de temps.

Pendant ce concert, je vais à la découverte, et je découvre successivement plusieurs salons pour hommes et pour dames, une salle de lecture, un fumoir, enfin un « bar » où je rencontre un certain nombre de passagers que je n'avais plus vus depuis leur embarquement. Il y a aussi sur le bateau plusieurs centaines de cabines, garnies de lits excellents et éclairées par des lampes électriques. Je m'installe dans l'une de ces cabines.

A quatre heures du matin on tambourine sur la porte.

Dès la veille, pour peu que vous ayez eu la prudente curiosité de prendre connaissance des pancartes appendues à la muraille, vous savez déjà que l'on vous éveillera quarante minutes avant le départ du train de Boston. Pour se lever, s'habiller et déjeuner, quarante minutes ne sont pas de trop, et l'on n'a guère le temps de « flâner dans son lit ». Aussi l'appel jette-t-il à bas de leur couche les dormeurs, qui, quelques instants plus tard, reprennent en wagon leur somme interrompu et rêvassent jusqu'à Boston.

* * *

Boston, la capitale du Massachusetts, possède environ quatre cent mille habitants. C'est une des plus grandes villes des États-Unis et c'est la plus « intellectuelle ». Il arrive parfois qu'à Boston l'on s'informe de l'étendue de vos connaissances avant que l'on s'enquière du poids de votre bourse. On rencontre encore en cette ville quelques Américains qui font de l'art pour l'art, de la science pour la science. Des chercheurs y travaillent dans un but purement spéculatif et non pour convertir en dollars la moindre de leurs découvertes. C'est la ville où demeurait Longfellow ; Lowell et Holmes y demeurent encore.

L'anglais qu'on parle à Boston est le plus pur, assure-t-on, qui soit parlé en Amérique. Le *malheur* est qu'on ne le parle pas, on le chante ; encore ne chante-t-on que la moitié des mots. Aussi, en règle générale, celui qui vient à Boston pour la première fois ne comprend pas les Bostoniens. La réciproque est souvent vraie, car c'est d'abord l'accentuation des mots, mais c'est bien plus la musique de la phrase qui est malaisée à saisir. Il faut recourir à la mimique, qui est sensiblement la même en tous pays : on écoute autant par les yeux que par les oreilles, et la grimace est plus efficace que la parole.

Les Bostoniens sont très glorieux de leur supériorité intellectuelle ; ils vantent très haut leurs « clubs » artistiques et littéraires et appellent volontiers les citoyens de Chicago tueurs de pourceaux. On devine si les journaux des États-Unis se font faute de railler cette prétention. En feuilletant la collection d'un journal illustré, je découvre plusieurs dessins inspirés par l'orgueil bostonien, celui-ci entre autres : Au haut, tout au haut du dessin, dans un paysage vivement illuminé, une grosse dame, dont les pieds reposent sur une nuée, se tient devant un appareil téléphonique. Au bas du dessin, par delà un immense espace bleu où volent des myriades d'oiseaux, est représentée la section d'une maison au centre de Boston. Dans une des chambres un gentleman maigre se trouve au téléphone.

Texte. Mister A. (de Boston) a perdu sa femme. Une communication téléphonique est aussitôt établie entre Boston et le paradis.

— Hallo.

— Hallo.

— C'est moi, Mr. A. Est-ce toi, Artémise ?

— Moi-même, mon petit lapin.

— Eh bien, ma bonne amie, comment te trouves-tu là-bas ?

— Pas trop mal. Mais, mon pauvre garçon, ils ont beau dire tout ce qu'ils veulent, Ça ne vaut pas Boston.

*
* *

En m'arrêtant à la vitrine d'un libraire je découvre : de Sardou, *la Tosca*, qui fut jouée ici avec succès par Mme Modjeska, la Sarah Bernarhd américaine ; de Georges Ohnet, *le Maître de Forges* ; de Montépin, *Sa Majesté l'Argent* ; de Coquelin cadet,

des *Monologues*. Puis, à côté de ces inepties, *le Rêve* et *la Terre*, de Zola, et *les Fleurs du mal*, de Baudelaire, à qui les Américains doivent être reconnaissants d'avoir fait connaître Edgar Poë aux lecteurs français. On le voit, un « à l'instar » complet de la vitrine d'un de nos libraires.

***

Boston est une ville d'aspect anglais, solidement bâtie et possédant quelques constructions élégantes, mais sans caractère. Au centre de la ville est un parc énorme, joliment accidenté et d'un aspect féerique, la nuit, quand il est baigné de lumière électrique. Les environs de la ville sont pittoresques, abondamment pourvus d'eau et de verdure.

Indépendamment des gens d'esprit qui vivent à Boston, on y rencontre pas mal de gens d'affaires, qui marchent aussi vite que partout ailleurs en Amérique. J'y ai noté une économie de temps caractéristique. En un certain endroit, le long du parc, la montée du chemin exige l'appoint d'un troisième cheval devant les voitures de tramway. Partout en Europe on profiterait de la circonstance pour créer une halte où l'on procéderait sans hâte à l'attache du cheval de renfort.

A Boston cela ne se passe pas ainsi. Quelques secondes avant que n'arrive la voiture, on peut voir un cheval et un homme trotter le long de la voie. Quand la voiture arrive, l'homme accroît la vitesse de son allure, se place au milieu de la voie, attache le cheval au timon, jette les rênes au cocher et disparaît vers l'écurie à la recherche d'un nouvel animal. La marche de la voiture n'a pas été un instant ralentie par cette opération.

C'est à Boston que j'ai remarqué pour la première fois la singulière manie, qu'ont la plupart des Américains, de régler leur pas sur le vôtre quand vous cheminez avec eux. Rien ne les ennuie autant qu'un compagnon de marche un peu fantaisiste qui s'arrête par instants, qui varie l'étendue de son enjambée, qui en ralentit ou précipite le mouvement. Il m'a beaucoup réjoui de mettre à l'épreuve la patience du troisième Bostonien qui fit route avec moi. Pendant plusieurs minutes je me suis évertué à rompre la mesure. Mais il a paré tous mes trébuchements par des « pas de polka », exécutés avec une précision qui aurait ravi mon ex-capitaine instructeur de la garde civique. Si je m'arrêtais et levais le pied gauche, le Bostonien haussait le pied gauche. Si je reposais à terre le susdit pied et partais de l'autre, ma manœuvre était immédiatement reproduite. Tout cela était fait sans broncher et sans paraître remarquer mon intention désobligeante.

Depuis, au cours de mon voyage, j'ai rencontré de nombreux exemplaires de ce flegmatique compagnon. Ce n'est pourtant pas l'esprit militaire et l'habitude de l'exercice qui peuvent expliquer cette coutume, car, bien que les Américains soient tous quelque peu colonels, on n'aperçoit pas un uniforme dans les rues.

Les Américains qui ne sont point colonels ou majors sont presque tous assurément professeurs, juges ou docteurs. Le nombre des docteurs est inimaginable; il est des rues entières où chaque maison en abrite plusieurs. J'ai avisé à l'entrée d'un corridor un tableau peint représentant un homme bien découplé, les cheveux bruns tombant sur les épaules en boucles abondantes, la moustache conquérante, la barbiche mince et longue, la cravate flottante, le chapeau mou à larges

bords, recouvrant le visage d'un homme évidemment inspiré par la science.

Au-dessous du portrait cette mention : *Docteur O.-H. Salomon. Consultations de 10 à 12 et de 4 à 6 heures.* Je serais bien surpris si le docteur Salomon n'avait une nombreuse clientèle féminine. Que dites-vous de ce genre de réclame, et voyez-vous nos Esculapes afficher ainsi leur portrait sous la plaque qu'ils mettent à côté de leur porte ?

Beaucoup de docteurs sont des dentistes. Le dentiste américain est une institution à laquelle il ne faut pas toucher sous peine d'être honni et maltraité. Il ne vole d'ailleurs pas sa réputation, m'a-t-on assuré ; il est fort habile homme et expert en son art. Les « Yankees » accordent une importance énorme et légitime à l'hygiène de la bouche. Les plus pauvres ont leur dentiste chez qui ils se rendent à intervalles déterminés et très rapprochés. Ceux qui le peuvent allient l'hygiène à la passion qu'ils éprouvent pour l'or et tout ce qui brille.

Chaque dent branlante est retenue par des crampons d'or ; le moindre intervalle entre deux dents est immédiatement bouché par un lingot de même métal. Des statisticiens ont calculé qu'il y aurait infiniment plus de profit à fouiller les anciens cimetières et à dépouiller les mâchoires qu'à exploiter la mine d'or la plus productive.

Quoi qu'il en soit, ces petits filons irréguliers qu'on entrevoit dans les sourires et qui s'épanouissent dans les bâillements des jolies femmes sont d'apparence peu engageante.

*
* *

S'il est une science dans l'application de laquelle les Américains nous ont incontestablement devancés, c'est bien l'élec-

tricité. La traction et l'éclairage électriques, objets de nos tâtonnements sans fin, sont depuis longtemps des faits accomplis de l'autre côté de l'Atlantique.

J'ai eu l'occasion de visiter en détail, à Boston, la célèbre *Thomson Houston electric Company*, une des plus puissantes qui soient au monde, et j'extrais de mes notes — trop abondantes et trop techniques pour être développées ici — quelques renseignements et quelques chiffres.

A l'époque de mon voyage, il y avait deux sociétés ou plutôt deux branches de la même société portant le nom de Thomson Houston : la *Thomson Houston electric Company*, qui était organisée conformément aux lois du Connecticut, pour exploiter les inventions du professeur Thomson et autres dans les Etats-Unis, et la *Thomson Houston international electric Company*, qui possédait une organisation distincte et exploitait les mêmes brevets pour les pays étrangers.

Ces deux branches avaient leur siège et leurs bureaux principaux à Boston.

Aujourd'hui la Compagnie a nom « General electric Company ». Ce sont les anciennes Compagnies Thomson et Edison réunies.

Elle a son siège à New-York, 44, Broad Street, elle est au capital de 50,000,000 de dollars, et son usine principale est à Schenectady, mais l'usine de Lynn, dont je parle plus loin, existe toujours.

Quatre Compagnies exploitent en Europe les brevets Thomson Houston :

1° Compagnie Française pour l'exploitation des produits Thomson Houston;

2° Thomson Houston international electric Company, 27, rue de Londres, Paris;

3° Union Elektricitäts-Gesellschaft, 32, Hollmannstrasse, Berlin;

4° British Thomson Houston Company, 32, Parliament street Westminster, London S. W.

Le développement de ces compagnies tient du prodige.

Une mappemonde gigantesque, développée contre le mur d'une des salles de la direction, porte, marqués en rouge, les points du globe où brille la lumière de la compagnie. Le point le plus éloigné de Boston est probablement la ville de *Young*, dans la Nouvelle-Galles du Sud, où existe une installation de deux mille lampes à incandescence. Des installations aussi importantes existent à *Osaka*, dans le Japon, et à *Guatémala*, dans l'Amérique centrale. Le point le plus éloigné au nord se trouve en Suède, à *Hernosand*. Au Pérou, à la mine de *Catapalca*, les lampes Thomson Houston sont placées à douze mille pieds au-dessus du niveau de la mer et à mille cinq cents pieds au-dessous de la surface de la terre. Les installations les plus importantes sont, à *Brooklyn*, de deux mille sept cent quarante-cinq lampes à arcs, et à *Syracuse*, dans l'État de New-York, de trois mille lampes à incandescence.

Le personnel employé dans les bureaux de la compagnie constitue une véritable armée. De nombreuses femmes, qui gagnent de quarante-cinq à nonante francs par semaine, plus quelques jeunes gens sont exclusivement occupés à sténographier les indications des directeurs et à faire la correspondance au moyen des machines à écrire dont l'usage est répandu dans toute l'Amérique. On commence à peine à utiliser couramment ici ces machines au moyen desquelles on imprime

en « jouant » les mots sur un clavier dont chaque touche correspond à une lettre de l'alphabet ou à un signe de l'écriture. A chaque instant, dans l'une ou l'autre ville, on institue des concours de vitesse dont les femmes sortent généralement victorieuses. Il en est d'une virtuosité déconcertante et qui écrivent une lettre en moins de temps qu'il ne faudrait pour la lire à haute voix.

Des téléphones spéciaux relient les bureaux des différentes villes à New-York, à Albany, à Philadelphie et Baltimore, etc., à des distances considérables.

* * *

Deux usines importantes, en deux points de la banlieue bostonnienne, contiennent les machines et les dynamos qui produisent l'électricité nécessaire à la traction des « trams » et à l'éclairage de la ville. Ces usines, que j'ai visitées la nuit à l'improviste, sont admirablement entretenues.

Ce n'est que depuis le 1er janvier 1889 que la compagnie a entrepris la construction de voitures de tramways mues par l'électricité. Trois cents voitures, destinées à trente lignes différentes, lui ont été commandées dans les neuf premiers mois. Trente-neuf de ces voitures roulent dans Boston et les environs ; elles sont éclairées par des lampes à incandescence qui fonctionnent le mieux du monde ; j'ai pu m'en assurer *de visu.*

L'ingénieur qui m'accompagnait m'a affirmé que la traction électrique réalise une économie de cinquante pour cent sur la traction par les chevaux.

Le nombre de moteurs de tramways vendus par la compagnie depuis février 1893 jusqu'en décembre 1894 est de 8,330. Tant en Europe qu'en Amérique, elle a installé 13,000 kilomètres de

lignes de tramways, sur lesquelles roulent 23,000 voitures électriques; pour l'éclairage à arc, elle a installé environ 1,100 stations centrales qui alimentent plus de 120,000 lampes à arc.

*
* *

Une des principales fabriques de la *Thomson Houston electric Company* se trouve à Lynn, où de désastreux incendies ont été récemment signalés par les journaux. Lynn est une jolie petite ville située à seize kilomètres de Boston.

Les bâtiments de la compagnie occupent une étendue considérable et l'on en édifie continuellement de nouveaux. En y arrivant, je suis frappé de voir un grand nombre de bicyclettes rangées le long des murs, et ma première idée est que la fabrique est visitée par les membres d'un véloce-club quelconque. Mais on m'apprend plus tard que ces engins locomoteurs appartiennent à des ouvriers habitant les localités voisines.

Deux mille travailleurs sont employés là, dont dix-sept cent dix hommes, deux cent soixante-cinq femmes et vingt-cinq enfants. Les enfants ne sont admis qu'à partir de quatorze ans, ils gagnent vingt-cinq francs par semaine; les hommes reçoivent de quarante-cinq à cent vingt-cinq francs, les femmes de vingt à quarante francs par semaine.

L'ouvrage fait par ces dernières est peu fatigant. Il consiste surtout dans le découpage et l'agencement des plaques de mica, dans la préparation des filaments de charbon, dans le travail du verre, dans le forage de minces plaques de laiton au moyen de petites machines-outils. Ces travaux requièrent des doigts prompts et agiles et beaucoup d'intelligence; les femmes s'en acquittent à merveille.

Environ cinquante-cinq pour cent des ouvriers sont payés à la pièce, les autres sont payés à l'heure. En été, les heures de travail sont fixées de six heures et demie du matin à midi et d'une à six heures. Le samedi, on cesse de travailler à midi pour permettre aux ouvriers les douceurs d'une petite villégiature hebdomadaire. En hiver, on travaille de sept heures à midi et d'une à six heures, sauf le samedi, où l'on termine à cinq heures.

Le système employé pour contrôler l'arrivée des ouvriers est très ingénieux. Le nom de chacun d'eux est inscrit sur le registre de la société à côté d'un numéro d'ordre. Pour entrer à la fabrique, l'employé traverse la chambre aux *checks*, où il trouve sur une étagère une plaque en laiton (le check) sur laquelle est reproduit son numéro et qu'il dépose dans une boîte portant l'indication de l'heure. On change la boîte toutes les trente minutes. On contrôle ainsi fort exactement le moment de l'entrée à une demi-heure près et, comme pour le payement on compte par demi-heures, l'approximation est suffisante. De cette façon, on réalise l'économie d'un concierge.

On fabrique à Lynn tout le matériel électrique utilisé par la société, les dynamos, les voitures de tramways, les lampes dans leurs moindres détails. Pas n'est besoin de dire que la division du travail est poussée à l'extrême. On peut fabriquer par semaine dix machines dynamos pour lampes à arcs, seize dynamos pour lampes à incandescence, onze moteurs fixes, trente moteurs pour tramways, cinq cent cinquante lampes à arcs et seize mille lampes à incandescence. Pour faire le vide dans ces lampes, on emploie douze mille livres de mercure. La fabrication de tous ces appareils est garantie par des brevets.

Indépendamment de l'usine de Lynn, il en existe une autre exclusivement employée à la fabrication du carbone.

* * *

La société ne participe à la formation d'aucune caisse d'assurance contre les accidents ou la maladie, me dit le directeur, que j'interroge à ce propos. Les ouvriers entre eux ont créé une société de secours mutuels.

En cas d'accident, on appelle par téléphone le fourgon de la ville et le blessé est transporté à l'hôpital communal, où des soins immédiats lui sont donnés par le médecin de service. Avant l'arrivée du fourgon, toutes les précautions sont prises pour arrêter l'écoulement du sang et placer la victime dans la meilleure position possible.

Un rapport très détaillé relatif aux accidents est envoyé chaque mois au chef de police du district de Massachussets.

Depuis sa fondation, la *Thomson Houston electric Company* n'a eu aucune grève à déplorer.

* * *

Quand, le jour de l'arrivée, le cocher m'arrête vers sept heures du matin devant le *Youngs Hotel*, — je rends hommage ici aux loueurs de voitures bostonniens, dont le tarif n'est pas sensiblement plus élevé que celui de Bruxelles, — il n'y avait plus de chambres disponibles et je dus attendre jusqu'à neuf heures qu'une prochaine défournée eût fait du vide.

Ce n'est pourtant pas qu'il manque de chambres dans le bâtiment. *Youngs Hotel* est un des plus beaux parmi ces

immenses hôtels américains dont ceux de Londres peuvent à peine donner une idée. Il contient plusieurs salles de restaurant d'un luxe varié et approprié aux bourses des diverses catégories de voyageurs, plusieurs salles de billards, plusieurs grands bars, des boutiques de tous genres.

Dans la grande salle de restaurant, le service est fait par des nègres. Et c'est un spectacle réjouissant de voir ces noirs, tout de blanc vêtus, la face luisante émergeant d'un col irréprochable, les gros yeux effarés qu'ils roulent à la façon d'un singe croquant une noix, glisser sur le parquet portant au-dessus de leur tête, bien en équilibre sur les cinq doigts redressés, un plateau lourdement chargé.

Ces adroits serveurs marchent au doigt et à l'œil sous la direction d'un maître d'hôtel en habit noir, — un nègre aussi, taillé en hercule, qui se tient à la porte du restaurant et qui place les convives. Car il ne faudrait pas essayer en entrant dans un restaurant américain d'aller vous placer à la table qui vous convient. Dès qu'il vous voit arriver, le maître d'hôtel vous appelle d'un claquement de doigts accompagné d'un « psitt » impératif et vous conduit où il le juge bon.

La mémoire de tous ces gens est prodigieuse. Les nègres qui prennent les chapeaux à l'entrée ne se trompent jamais en allant les reprendre à la sortie parmi des centaines de chapeaux d'apparence identique. Quant à moi, je parviens à peine à reconnaître ces moricauds les uns d'entre les autres. Les Chinois sont choses fongibles, nous disait un jour un ami, je ne parviens pas à différencier les individus de cette espèce! On pourrait faire la même remarque à propos des nègres. Mais s'il est des objets qui, au premier abord, me paraissent devoir entrer dans la classe des choses fongibles, c'étaient bien les « tuyaux

de poêle » dont nous nous couvrons. C'est une idée que j'ai abandonnée grâce aux nègres de *Youngs Hotel*.

Les serveurs, à qui successivement dix individus commandent leur dîner complet, composé de deux ou trois viandes, de légumes variés et de nombreuses pâtisseries, — car, en Amérique, on dresse son menu en une fois pour éviter aux domestiques des courses inutiles, apportent à chacun son plateau sans se tromper d'un plat.

Le maître d'hôtel qui vous a fixé une place vous donne la même pendant tout le temps de votre séjour. Si vous revenez à l'hôtel après une absence de plusieurs semaines et si la place qui vous avait été antérieurement attribuée est libre, on vous la donnera assurément. C'est ce qui m'est arrivé au *Windsor*, à Montréal, après un mois de voyage.

Dans les grands hôtels américains, la cuisine est bonne. Presque tous les « chefs » sont Français ou Belges et sont payés plus cher que les ministres en Belgique.

* * *

Quand on considère l'énorme extension de Boston, dont le territoire occupe aujourd'hui une superficie de 9,564 hectares, on a peine à se représenter qu'il y a moins de trois cents ans, le sol était à cet endroit complètement couvert d'épaisses forêts vierges. Quelle énergie, quelle réunion de forces n'a-t-il pas fallu pour tirer du néant, dans un temps relativement aussi court, l'un des plus puissants foyers du commerce international et l'avant-poste intellectuel de la puissante Union américaine !

Disons brièvement quelle fut la formation de Boston.

Peu de temps après la fondation de la colonie flamande de Novum Belgium, qui est devenue New-York, apparurent sur beaucoup de points du littoral de la Nouvelle-Angleterre (actuellement les États du Maine, de New-Hampshire, de Vermont, de Massachussets, de Rhode-Island et de Connecticut), les colonnes des premiers émigrants de Grande-Bretagne.

C'est près de Plymouth, dans une anse au sud de Boston, où aboutit actuellement le Old Colonial Railway, que débarqua, en l'an 1620, la troupe des Puritains, ancêtres d'une aristocratie à la façon américaine, qui jette aujourd'hui un regard plein d'orgueil sur les exploits de ses devanciers

A Salem, à vingt kilomètres au nord du Boston actuel, se forma également une colonie qui fut abandonnée en 1630 et transportée à Charlestown. Ce dernier point fut délaissé faute de bonne eau potable et, le 17 septembre 1630, les colons se rendirent dans la presqu'île voisine de Trimontain, plus tard nommée Tremont, qui tirait son nom de ses collines. C'est là que s'éleva la colonie de Boston, dont le nom devait rappeler la ville anglaise d'où venaient un grand nombre des émigrants qui la composaient et, entre autres, sans compter le gouverneur Winthrop, le personnage le plus important parmi eux, Isaac Johnson.

La situation favorable de Boston en fit aussitôt le centre de la colonie de Massachussets dont le nom est d'origine indienne. D'autres points du littoral furent rapidement colonisés et dans les dix premières années vingt mille émigrants s'établirent à Boston. Dès 1639, la ville possédait une milice de mille hommes et, en 1674, la Nouvelle-Angleterre comptait déjà cent vingt mille habitants. Pendant la guerre de l'Indépendance, Boston, où la tendance républicaine des esprits se manifesta énergi-

quement contre l'oppression du gouvernement anglais, joua un rôle important. En 1770 eut lieu dans la State Street actuelle (appelée alors King Street), une attaque de la populace contre des soldats anglais; d'autres démonstrations sanglantes la suivirent, et la destruction des immenses cargaisons de thé dans le port montra toute l'exaspération du peuple contre l'exploitation légale de l'Angleterre. Les navires chargés de thé étaient arrivés à la fin de novembre et au commencement de décembre 1773; le gouvernement persistant à imposer lourdement le thé, une populace armée assaillit le 16 décembre les navires et jeta toutes les cargaisons à la mer.

Ces événements, dont l'impression enflamma jusqu'à l'héroïsme la majorité libérale des colons, furent le prélude des grandes luttes pour l'indépendance qui fondèrent la gloire immortelle de Washington. Le 17 mars, la garnison vaincue partait à bord de la flotte anglaise et Washington faisait une entrée triomphale à Boston. Les Anglais n'essayèrent pas de reprendre la ville, et après la déclaration d'indépendance, Boston, bien que n'étant pas par sa population la première ville de l'Union, en devint la plus influente, et commença la brillante carrière de développement et de richesse qu'elle poursuit encore aujourd'hui.

Les résultats qu'elle a obtenus sont absolument surprenants.

En 1804, South-Boston fut incorporé au territoire de Boston; puis ce fut le tour d'East-Boston, fondé en 1830 dans l'île Noddles, et les années suivantes celui de Charlestown, de Roxbury, de Cambridge et de Brighton, fondé au sud-ouest de Boston sur la droite de Charles river.

Bientôt la superficie naturelle des terrains situés en forme d'île au confluent de trois rivières ne suffit plus à l'énorme

accroissement de la population. On résolut donc de faire de la terre pour gagner de l'espace en vue de l'extension de la ville et des faubourgs. Les matériaux de remblai furent obtenus en nivelant plusieurs collines. L'extension et la régularisation de la ville marchèrent de concert et fournirent un champ illimité à l'esprit d'entreprise des Américains. C'est là qu'on vit la stupéfiante opération des « house-mover » qui déplaçaient et transportaient sur des rouleaux d'acier des édifices entiers avec une hardiesse et une sûreté incroyables. C'est ainsi encore que des quartiers entiers bâtis en pierres de taille furent exhaussés de plusieurs pieds et que certaines rues furent élargies en faisant reculer la ligne des maisons. Tandis que la ville gagnait ainsi en extension et en confort, le rapide accroissement des voies ferrées de Boston lui fournissait un élément d'augmentation qui imprima une nouvelle direction au développement de la ville. Les nombreuses voies rayonnantes qui, à 50 kilomètres de distance, rattachent au centre toutes les localités environnantes, outre les avantages commerciaux qu'elles présentaient, permirent au monde des affaires d'établir son domicile à une grande distance du théâtre de son activité professionnelle. De là, des faubourgs et des villas dont l'étendue et la beauté peuvent défier toute comparaison.

* * *

Le centre naturel de Boston est Hay-Market-Square (place du Marché-au-Foin), dont le côté nord est occupé par la gare très fréquentée de la ligne du Maine, mettant en communication Boston et Portland. C'est à cette place et à ces environs immédiats qu'aboutissent beaucoup des plus importantes artères de la ville. Charlestown street se dirige du nord sur Charles river

bridge, vers le quartier du même nom et, un peu au sud de Hay-Market, Hannover street mène au point nord extrême du quai du Port.

Mais la rue la plus importante et la plus étendue est Washington street, qui, sur une longueur de quatre kilomètres, traverse toute la ville dans la direction de Roxbury. Cette rue coupe plusieurs places, dont la plus importante est le square Franklin, dans le quartier sud-est, orné de riantes promenades. De nombreux et monumentaux édifices décorent cette vivante artère de la ville. On y voit de grands hôtels comme l'hôtel Continental et l'hôtel Métropolitain; les théâtres du Globe, du Parc, etc.; des églises, parmi lesquelles l'imposante église catholique, les bâtiments de la presse (Herald Building, Journal Building, etc.).

*
* *

La presse de Boston a pris une énorme extension et occupe une place prédominante dans les Etats-Unis. En 1704, septante-quatre années après la fondation de la ville, parut la première feuille, les *Boston New Letters*. Actuellement il y a un grand nombre de journaux à très fort tirage. Le *Herald* tire journellement à 100,000 exemplaires, et le tirage, à certains jours, s'est élevé jusqu'à 300,000 exemplaires.

Je disais tout à l'heure que Boston était la ville la plus intellectuelle des Etats-Unis. Et, en effet, par le nombre et la remarquable organisation de ses écoles, — il y en a plus de 400, — par ses universités et ses collèges, par la foule de ses sociétés savantes, de ses collections scientifiques et artistiques, de ses musées, de ses bibliothèques, dont l'une, la « Public library », compte plus de 450,000 volumes et plus de 200,000 brochures, et, en général, par les tendances intellectuelles de sa population,

cette ville mérite, à juste titre, d'être surnommée l'Athènes d'Amérique.

Le chiffre de 400,000 habitants que je cite plus haut est tiré — je m'en aperçois quand la feuille précédente de mon chapitre est imprimée déjà — d'une statistique ancienne. En réalité, ce chiffre est aujourd'hui de près de 600,000 habitants. Boston est donc, par sa population, la quatrième ville des Etats-Unis d'Amérique.

A Boston, qui, soit dit en passant, est sous la même latitude que Rome, les hivers sont aussi froids qu'à Memel, à la pointe nord de la Prusse orientale, et les étés aussi chauds qu'à Budapest. Ce n'est que par un travail acharné et une activité infatigable que les premiers colons ont pu arracher au sol les ressources les plus nécessaires. La même main qui dirigeait la charrue devait être habituée à manier la carabine, car ce qu'on conquérait sur le sol, il fallait, jour et nuit, le défendre contre la rapacité des Indiens. Ce rude combat contre la nature et les hommes produisit un peuple dur, hardi, entreprenant, mais aussi ami de la liberté. Sa constitution politique et communale fut toute démocratique, car tous étaient obligés au travail et exposés à de communs dangers. Tolérants en matière religieuse, comme doivent l'être des gens qui avaient dû quitter leur patrie par suite de la persécution religieuse, ils se montraient d'un fanatisme austère dans l'exercice de leur propre religion. Chez tous existait cette conviction que la Providence les destinait à quelque chose de particulier. Cette race, tenace et obstinée, qui regardait comme un péché la musique et la danse, devint la souche de la grande république démocratique dont Boston est comme la ville natale. Malgré l'abîme qui sépare la manière de voir et de penser des Américains actuels

de celle de ces anciens puritains, on ne saurait méconnaître que leur esprit a, dans une certaine mesure, laissé son empreinte sur toute la civilisation de l'Union.

Les immigrants de race anglaise s'accommodent aisément de cet esprit; quant à ceux des autres nations, ils n'osent s'insurger contre ce qui est la coutume dominante.

Un signe manifeste de cette puissance est la sanctification des dimanches, selon l'austère coutume des puritains. L'Eglise catholique elle-même, qui, dans d'autres pays, ne défend point à ses fidèles de manifester leur bonne humeur pendant le jour du Seigneur, a dû se plier à l'usage établi dans l'Union.

C'est des Etats de la Nouvelle-Angleterre que s'est répandu dans l'Union le mouvement en faveur de la tempérance dirigé contre l'usage des spiritueux, voire de la bière. Dans le Maine, qui est situé à l'extrême nord-est de l'Union et dont la population s'élève à 700,000 âmes, une loi, qui date de 1851, défend la fabrication et la vente des spiritueux, qu'on ne peut se procurer que dans les pharmacies.

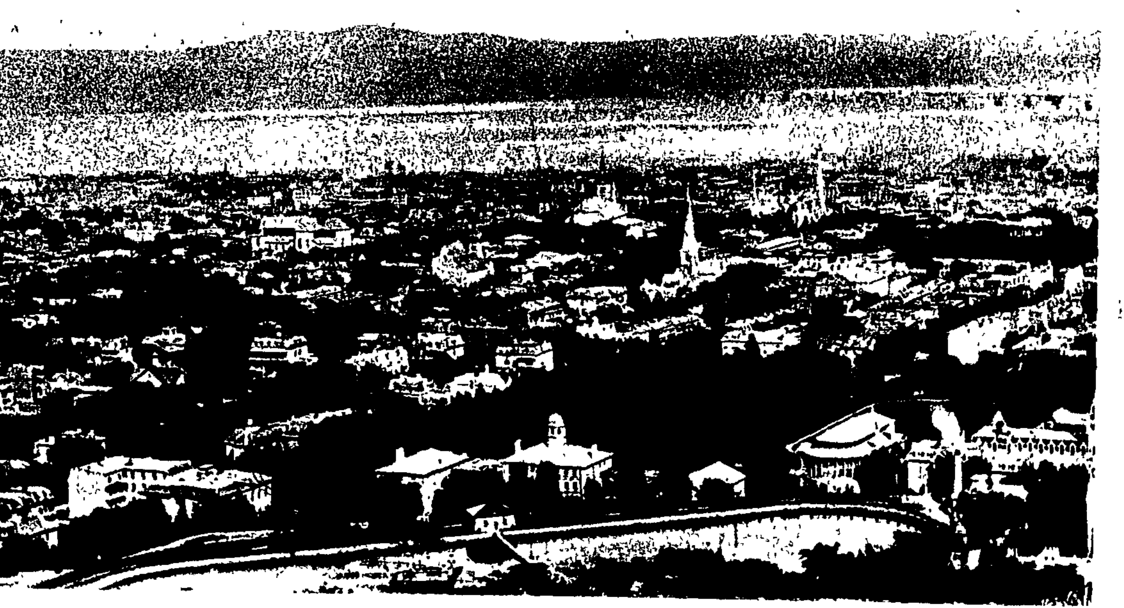
C'est dans ces mêmes Etats qu'est née l'agitation contre la forte immigration que les vingt dernières années ont amenée dans l'Union et dont je parlerai plus amplement dans un de mes derniers chapitres.

C'est là aussi que les colons anglais teintés d'aristocratie sont devenus les « Yankees », ce singulier type ethnologique, qui imprime son cachet intellectuel à la population si hétérogène de l'Amérique du Nord et amalgame, en un peuple nouveau, les fils des peuples les plus différents et des races les plus opposées.

Pour le vrai Américain du Nord, Boston est la ville des libres coutumes, comme Paris l'est pour les peuples de race romane.

Pour les Américains, Boston est, bien plus que New-York, le vraie ville américaine. C'est, je le répète, la capitale intellectuelle de l'Union.

On se tromperait pourtant — il est nécessaire que j'indique ce dernier trait pour rendre plus exacte cette rapide esquisse — en ne considérant Boston que comme une ville où se retirent exclusivement de riches Américains pour y jouir intelligemment de leur fortune. L'Athènes d'Amérique est, au contraire, une ville foncièrement commerçante. Les capitalistes de Boston ont pris part à toutes les grandes entreprises exécutées dans leur pays. Ses industries, notamment celle des cuirs, sont des plus florissantes. Enfin, son port, l'un des quatre grands ports de l'Union sur l'Atlantique, n'est surpassé en importance que par New-York et a le pas sur Philadelphie et Baltimore.



VUE PANORAMIQUE DE MONTREAL.

CHAPITRE IV.

MONTRÉAL.

De Boston à Montréal. — Un ouvrier joaillier. — Montréal. — Sa découverte. — Sa fondation. — Un douanier montréalais. — L'hôtel Windsor. — Un monsieur qui « tire » son colonel — Une grande salle à manger. — La ville. — Première impression. — Ne buvez pas trop d'eau. — Les policemen canadiens. — Les habitués du « plus grand hôtel du monde ». — Les diamants et les Américains. — Tous les Belges se connaissent.

C'est une coutume assez générale, presqu'un besoin, de demander aux étrangers ce qu'ils pensent de votre pays. Nulle part, ce besoin n'est aussi intense qu'en Amérique. Des voyageurs ont raconté que, leur arrivée à New-York ayant été annoncée, plusieurs journalistes avaient été les guetter, au débarqué, pour leur poser cette question : Que pensez-vous de l'Amérique?

Jonathan est extrêmement fier de son continent et, à certains points de vue, il en a quelque peu le droit.

J'avais échappé à tout interview aux États-Unis grâce à une prudence rare, car mon peu de notoriété n'eût pas suffi à m'en

préserver : le but de mon voyage et ma qualité de journaliste amateur m'eussent surabondamment désigné au dangereux honneur de l'interrogatoire. Je ne devais pourtant pas éviter plus longtemps l'insidieuse demande.

Entre Boston et Montréal, le soir, comme je brûlais un cigare dans un des merveilleux « fumoirs » roulants que le *Canadian Pacific railway* promène sur ses lignes, un gentleman lia conversation avec moi :

— J'entends que vous êtes étranger. Traversez-vous l'Océan pour la première fois?

Et tout aussitôt, sur ma réponse affirmative :

— Comment trouvez-vous l'Amérique?

— Mais je l'ai à peine entrevue.

Si j'étais véridique, j'écrirais : Oh! j'ai pas encore beaucoup vu elle; car voilà, bien sincèrement, la littérale traduction de la phrase anglaise que j'ai articulée. Mais mon interlocuteur eut l'obligeance de ne point rire, et la conversation reprit :

— Vous verrez, monsieur, quel beau pays et quel grand peuple. Et comme l'Amérique est bonne à habiter pour les ouvriers comme moi.

— Les ouvriers... comme vous?

Il me paraissait étrange, en effet, cet ouvrier en chapeau haut de forme, correctement vêtu, effectuant un trajet assez long en « sleeping-car ».

— Oui, monsieur, la gloire et la grandeur de l'Amérique sont d'être un pays démocratique où tout homme, si médiocre que soit sa condition, est respecté pourvu qu'il travaille, où nul homme, si riche soit-il, n'est respectueusement considéré s'il est oisif. Dans nos tramways, vous ne trouverez qu'une classe. Le messager porteur d'un paquet vient s'asseoir à côté du mil-

lionnaire et, entre eux, la conversation s'engage sur un ton cordial. Qui sait d'ailleurs si, dans dix ans, le messager ne sera pas millionnaire et si le richard n'aura pas perdu sa fortune?

— Soit, pour vos tramways et vos « chemins de fer élevés », mais sur les lignes à long parcours il y a deux classes. Et l'on peut dire même qu'il y en a trois, la 2e, la 1re et les wagons-salons (drawing cars), où les porteurs de billets de 1re classe ont accès moyennant un payement supplémentaire.

— C'est vrai, mais c'est là une des nécessités de l'exploitation. D'ailleurs, vous rencontrerez des ouvriers dans les wagons-salons et les gentlemen qui s'y trouveront n'en seront pas choqués. On ne s'offusque pas de ma présence.

— Encore une fois, on ne peut vous prendre pour un ouvrier. Quel métier faites-vous?

— Je suis ouvrier joaillier; je sertis les pierres.

— Et vous gagnez?

— Cent dollars par semaine. (Soit environ 24,000 francs par an.)

— Mes compliments! Peu d'ouvriers sont dans votre cas.

— Évidemment, mais tous gagnent largement leur vie, peuvent espérer s'établir et devenir riches à leur tour. Aucune porte ne leur sera fermée. Aucune aide ne leur manquera.

Si j'avais su ce que je sais à présent, j'aurais eu beaucoup à répondre aux appréciations de mon enthousiaste compagnon, mais j'entrais dans le pays et n'avais pu encore examiner suffisamment les Américains. Je fus donc me coucher et m'endormis jusqu'au moment où le lendemain, fort tôt, le nègre du sleeping-car me réveilla près de Montréal.

*
* *

Montréal est la ville principale du Canada, bien qu'elle ne soit pas le siège du gouvernement, ni même le chef-lieu de sa province. Elle est située sur la côte sud-est d'une île triangulaire formée par les rivières de l'Ottawa et du Saint-Laurent. Après la jonction des deux fleuves, la ligne de démarcation entre les eaux claires et bleues du Saint-Laurent et les eaux plus rapides et troublées de l'Ottawa, s'aperçoit distinctement sur une longueur de plusieurs kilomètres.

Cette ville, qui mesure environ 6 1 2 kilomètres de longueur sur un peu plus de 3 kilomètres de largeur, compte, avec ses faubourgs, 250,000 habitants, dont la majorité est de race française et de religion catholique. Elle fut découverte pour la première fois, en 1535, par Jacques Cartier. L'excellent historien F.-X. Garneau, le premier qui écrivit une histoire complète du Canada, raconte ainsi cet événement :

« Impatient de voir Hochelaga, situé soixante lieues plus loin sur le fleuve, Cartier partit de Québec le 19 septembre avec les gentilshommes, les capitaines de ses navires et une partie de ses matelots ; il mit treize jours pour s'y rendre. Cette bourgade était assise à peu près sur l'emplacement où se déploie aujourd'hui la florissante ville de Montréal. A l'apparition des Français, une grande foule courut au-devant d'eux et les reçut comme avaient fait les habitants de Québec, avec les marques de la joie la plus vive. Le lendemain Cartier et ses compagnons revêtirent leurs plus beaux habits et se présentèrent dans la bourgade. Hochelaga se composait d'une cinquantaine de maisons en bois de cinquante pas de longueur sur douze ou quinze de largeur. Chaque maison, couverte d'écorces cousues

ensemble, se composait de plusieurs pièces, distribuées autour d'une salle carrée où se trouvait le foyer et se tenait la famille. Le village était entouré d'une triple enceinte circulaire palissadée. Il régnait en plusieurs endroits, vers le haut de cette enceinte, des galeries contre lesquelles des échelles étaient appuyées; des amas de pierres étaient déposés auprès pour la défense. Dans le milieu de la bourgade se trouvait une grande place. C'est là que l'on conduisit Cartier.

« Après les saluts en usage parmi ces nations, des femmes vinrent étendre des nattes sur l'herbe pour faire asseoir les Français. Un instant après parut l'Agouhama, porté par une dizaine d'hommes qui déployèrent une peau de cerf et le déposèrent dessus. Il paraissait âgé d'environ cinquante ans et perclus de tous ses membres. Un bandeau de fourrure rouge ceignait son front. Après avoir salué Cartier et sa suite, il leur fit comprendre par des signes que leur arrivée lui causait beaucoup de plaisir, et, comme il était souffrant, il montra ses bras et ses jambes au commandant français en le priant de les toucher. Celui-ci les frotta avec sa main : aussitôt le chef sauvage ôta le bandeau qui entourait sa tête et le lui présenta, pendant que de nombreux malades et infirmes se pressaient autour de Cartier pour le toucher, le prenant sans doute pour un homme doué de facultés supérieures.

« Cartier se fit conduire sur la cime d'une montagne qui était à un quart de lieue de distance. Il découvrit de cet endroit un pays sans bornes. Enchanté de la vue magnifique qu'il avait devant lui, il donna à cette montagne le nom de Mont-Royal, nom qu'elle a conservé et qui s'est étendu à la ville qui est maintenant au pied. »

Cent et sept ans plus tard, en 1642, la ville fut fondée par un

certain Paul de Chaumedey, sieur de Maisonneuve. M. de Maisonneuve avait commencé le métier des armes dans la Hollande à l'âge de 13 ans. Selon le chroniqueur, il avait conservé sa piété dans les camps au milieu de ces pays hérétiques et avait appris à pincer du luth pour passer ses loisirs seul et pour n'être pas obligé de fréquenter la compagnie des méchants.

La ville, une fois fondée, fut souvent visitée et pillée par les Iroquois, qui étaient la terreur du nord de l'Amérique. Quand ceux-ci arrivaient quelque part, le terrible cri d'alarme courait de colline en colline : les Iroquois! les Iroquois! et, saisis d'épouvante, hommes, femmes et enfants prenaient la fuite comme un troupeau timide poursuivi par des loups. Les Iroquois, par politique, mettaient un soin extrême à entretenir cette terreur et cherchaient toutes les occasions de persuader qu'ils étaient invincibles.

Montréal fut la dernière place livrée par les Français aux Anglais en 1763. Depuis lors elle n'eut plus que des péripéties exclusivement commerciales.

*
* *

Ma première entrevue fut nécessairement avec la douane du pays. Comme je demandais au douanier s'il parlait français : Parbleu, fit-il, je suis Français. Vous aussi, à ce que j'entends.

— Non, je suis Belge.

— Tiens. Il y a un Belge qui habite Montréal depuis quelque temps, un nommé Kefer : vous devez le connaître.

— Je sais qu'il y a des musiciens de ce nom en Belgique, mais je ne les connais point particulièrement.

— Celui-ci aussi est musicien. Il joue de la flûte, de l'har-

monica, de la trompette. Il est marchand de vins. Ce doit être un de ceux dont vous parlez.

— Je ne pense pas. Voulez-vous examiner mes bagages, je vous prie.

C'est un peu sèchement que je coupe court à cette peu intéressante conversation. Cette sécheresse me vaut une taxe de 3 dollars pour mes infortunées plaques photographiques.

Sitôt sorti des griffes de ce loquace fonctionnaire, je me fais conduire à l'*Hôtel Windsor*, à deux pas de la gare. Cette courte promenade me met en gaîté. Les rues sont larges et pleines de lumière. Devant l'hôtel s'étend un square superbe. Dans toutes les directions, j'aperçois de belles maisons spacieuses ou coquettes avec de très grands jardins. Il fait bien aussi chaud qu'à Boston, mais l'air est plus vif et pur, les rues ne sont point encombrées, on y peut marcher à l'aise sans craindre d'être trop bousculé. Puis je me figure être en pays français et rencontrer à chaque pas des gens parlant ma langue.

Ceux qui l'ont éprouvée, se rappelleront quelle intense satisfaction c'est de parler sa langue maternelle après qu'on a été privé de cette faculté pendant plusieurs jours, qu'on a cherché ses mots, qu'on s'est épuisé en efforts pour comprendre et se faire comprendre. C'est une joie d'enfant de prononcer trois ou quatre phrases sans s'arrêter.

J'entre à l'*Hôtel Windsor* en savourant ces impressions réconfortantes. Amère désillusion, le nègre à qui je m'adresse ne comprend pas le français, l'employé de bureau vers qui il me conduit n'en saisit pas un traître mot. Je me console tant bien que mal en pensant que l'*Hôtel Windsor* est sans doute, par exception, fréquenté des seuls Anglais et, comme on me l'avait vivement recommandé, j'y sollicite une chambre tout de même.

Pendant que l'employé feuillette les livres, je me promène dans l'immense rotonde de l'hôtel. Par les vitres du toit, la lumière du jour pénètre abondante. Tout autour de la rotonde sont diverses installations :

Un comptoir, où l'on vend du tabac et des cigares;

Une boutique d'objets fabriqués par les Indiens. Ces objets, de grande curiosité en Amérique et notamment au Canada, consistent en cornes poliés de buffalos, en sacs ornés de fourrures, en menus objets d'étoffes couvertes de perles enfilées, en souliers de peau, en raquettes destinées à faciliter la marche sur la neige, etc. ;

Une librairie. On y vend aussi des timbres-poste, ce qui est précieux. Les bureaux de poste sont rares et l'on ne peut trouver de timbres que chez les pharmaciens. Les pharmaciens vendent aussi, au verre, de l'eau gazeuse et des limonades;

Un bureau où l'on vend des tickets des chemins de fer pour toutes les directions. On y choisit et on y retient sa place en wagon-lit et son fauteuil au théâtre. On y envoie et reçoit des télégrammes;

Une salle de lecture où se trouvent tous les journaux du pays et les principaux journaux de l'étranger, publiés en anglais s'entend;

Des cabinets de toilette;

Un bar où les habitants de l'hôtel se régalent de mixed bitter, de kirsch, de bitter havrais et des innombrables variétés de cock-tail qui éclosent dans le cerveau inventif des tenanciers et où le blanc d'œuf, le citron, le sucre, les vins et les alcools sont mélangés en proportions indéfiniment savantes.

Mais, pendant que j'inspecte ces installations, on donne à un nègre la clef de la chambre qui m'est destinée. J'entre

dans un ascenseur. Nous montons, on arrête et je sors, fort surpris de trouver devant la porte qui s'ouvre, mon nègre chargé de ma valise.

Une inquiétude me prend : sommes-nous au premier étage, pour que le nègre, qui n'est pas entré avec moi dans l'ascenseur, ait pu arriver déjà par l'escalier ?

Non, nous sommes au cinquième étage, ce qui est plus rassurant pour ma bourse. Mais l'hôtel est bien organisé ; il y a un ascenseur pour les maîtres, un autre pour les domestiques. Nous ne sommes plus dans la démocratique Amérique.

Une fois dans ma chambre, le premier objet qui attire mes regards est une pancarte collée sur la porte avec ce titre : *Hours of meals* (Heures de repas). Je constate qu'on déjeune de 8 à 11 heures, qu'on lunche (le lunch est le second déjeuner de ceux qui dînent le soir) de 1 à 3 heures et qu'on dîne de 5 à 8 heures.

Je constate aussi que d'autres heures sont fixées pour les servantes et les enfants. On est sévère à l'égard de ces derniers. Non seulement on n'admet pas qu'ils troublent par leurs rires le repas des personnes graves, mais aussi les avertit-on qu'ils seraient mal venus à prendre les corridors de l'hôtel pour des chambres à jouer.

Il est sept heures vingt ; j'ai quarante minutes avant le déjeuner. J'ai avisé tantôt, donnant sur la rotonde, un salon de coiffure. Je vais confier ma chevelure à l'artiste qui tient ce salon. Ma chevelure ! Comme ce mot ondoie, comme il évoque l'image d'une masse longue et abondante ! Soyons modeste et disons : mes cheveux. Je tiens à donner des instructions précises, et je demande qu'on me remette aux mains d'un garçon sachant le français. Il s'en trouve un.

Tout aussitôt : Vous êtes Français, monsieur?

— Non, je suis Belge.

— Parfaitement, c'est la même chose!

— Du tout, du tout, ce n'est pas la même chose.

— Puisque vous êtes Belge, vous devez connaître M. C...?

— Pas le moins du monde!

— Comment! vous ne connaissez pas M. C....., ce jeune homme qui s'est engagé dans l'armée et qui a dû fuir parce qu'il avait soufflé une balle à son colonel?

— Il avait... Vous dites?

— Il avait soufflé une balle à son colonel. Il l'avait « tiré » enfin.

— Ah! il avait « tiré » son colonel! Cette première rencontre avec la langue canadienne-française, telle que la parlent les Canadiens peu instruits, faillit me faire pouffer de rire. Je me retins cependant et me contentai d'ajouter philosophiquement : Eh bien! s'il avait tiré son colonel, il a bien fait de s'en aller.

L'opération achevée, je me fais conduire à la salle à manger. Chemin faisant, mon guide m'apprend que l'escalier que je monte est en marbre, — je m'en doute bien un peu; qu'il est splendide, — j'en tombe d'accord avec lui; qu'il donne accès à un corridor long de 180 pieds (160 mètres) et large de 30 (10 mètres), sur lequel s'ouvrent une série de salons somptueux; qu'enfin la salle à manger, à la porte de laquelle il me quitte, mesure 112 pieds de long sur 52 de large (30 mètres sur 17) et que cette salle principale est suivie d'une salle plus petite de 60 pieds sur 40 (20 mètres sur 14), spécialement réservée aux enfants et à leurs bonnes.

Me voilà minutieusement renseigné. Il y a probablement des gens qui aiment à connaître l'exacte superficie de la salle où ils mangent. Je pénètre dans la salle, un maître d'hôtel se précipite vers moi, me happe et m'assied à une place.

Il m'y assied même un peu plus brusquement que je ne l'eusse voulu. Ayant retiré la chaise de façon que je puisse me trouver debout devant la table, il la repousse aussitôt violemment contre mes jambes, que ce contact énergique force à fléchir.

C'eût été un mouvement exceptionnel que je m'en fusse frotté les cuisses sans croire devoir en entretenir mes contemporains, mais c'est la coutume générale là-bas. Avis à ceux qui iront. Le mouvement n'est pas difficile à saisir d'ailleurs : il ne faut pas se retourner pour rapprocher votre chaise, le maître d'hôtel s'en charge; il faut, pendant qu'il l'approche, fléchir les jambes; le fléchissement les écartera légèrement, assez pour éviter la rencontre, et l'on se trouvera assis sans avoir dû faire aucun effort.

Qu'on me reproche donc de ne pas donner de renseignements utiles!

Une fois assis, je contemple avec intérêt une jeune miss qui, tout d'une fois, commande du poisson, un filet aux champignons, une omelette, une côtelette de veau et des fruits. Je ne suis pas encore bien habitué à dîner en me levant, mais je m'y fais peu à peu et je trouve le régime excellent.

*
* *

Après le déjeuner, je m'informe de l'endroit où habitent quelques personnes à qui je suis recommandé, et je me risque

au dehors. Ma première impression se confirme bientôt : Montréal est une très belle ville. Je chemine pendant quelque temps à travers le quartier Saint-Antoine, le plus luxueux, où l'on ne voit que superbes résidences et maisons seigneuriales ; je descends le Beaver Hall, je traverse la place Victoria et j'entre dans la rue Saint-Jacques.

Jusqu'ici, rien qui pût me faire croire à une population composée en majeure partie de Canadiens-Français : un hôtel exclusivement anglais, je prends l'adverbe dans son sens le plus strict; les affiches annonçant les spectacles rédigées en anglais; des cochers qui vous offrent des cabs en vous interpellant en anglais; des enseignes et des annonces anglaises. Un monsieur qui me cogne au tournant d'une rue me dit : Excuse-me, Sir? A quoi je réponds poliment, selon la formule : Certainly, Sir.

Rue Saint-Jacques et rue Notre-Dame, l'aspect des enseignes rappelle enfin l'existence du français; les noms mêmes qui s'y prélassent en lettres de 3 pieds : *Archambault*, photographe — je me trompe « photo-artiste »; — *Godineau*, marchand de vins; — *Labelle*, marchand de meubles; — *Lavigne et Lajoie*, — deux noms qui ne hurlent pas de se trouver ensemble, — marchands de musique, etc. Les cochers vous offrent un « char », ce qu'ils prononcent « chôrr ». Enfin on entend parler français; l'accent normand déconcerte bien un peu au premier abord, mais on s'y fait vite. J'y étais habitué en rentrant à l'hôtel pour y luncher.

* * *

Ici j'ouvre une parenthèse.

J'avais bu beaucoup d'eau au déjeuner. Erreur grave dans

laquelle je n'aurais pas versé si j'avais pris garde à un avis du guide inspiré par l'administration municipale et maternelle : Que les étrangers ne boivent pas trop d'eau, surtout au début de leur séjour, s'ils veulent éviter des coliques, disait l'avis.

J'avais donc bu beaucoup d'eau et je n'avais pas la colique, comme les lignes précédentes pourraient le faire supposer, mais l'avis de l'administration était utile à un autre point de vue encore. On va le voir.

Ce n'est pas tout de boire... a dit un jour La Fontaine. Seulement, le fabuliste en tirait une autre conséquence que celle qui m'agitait dans les rues de Montréal. Quiconque m'eût observé m'eût vu fort perplexe, inspectant les alentours, sondant les coins avec une anxiété croissante.

Soudain un policeman! Je fonds sur lui ;

— Monsieur le policeman, je voudrais bien m'isoler un instant. Où puis-je m'adresser?

— Qu'est-ce que vous voulez faire?

Je précisai.

— Ah! entrez dans un bar.

— Et où y en a-t-il un?

— Là-bas, au premier tournant à droite.

J'ai bien l'intention d'objecter encore : Mais s'il n'y avait pas de bar? Fort malheureusement, je suis pressé. J'entre donc dans le bar. Je commande un sherry. Je prononce le mot discret : toilet, qu'on m'a enseigné à New-York avec sa prononciation : tôôâlett; je m'écarte dans la direction qu'on m'indique ; j'en reviens souriant, je vide mon verre, le paie et sors. C'est égal, il en coûte de ne point prendre ses précautions avant de quitter l'hôtel.

Déjà, à Londres, j'avais été incommodé par la rareté de cer-

tains établissements de petite utilité publique et de la modestie avec laquelle ils se dissimulaient. Mais au moins il en existait, et les policemen consultés vous mettaient rapidement sur la voie qui y conduisait.

En Amérique, au Canada surtout, il faut de toute nécessité recourir aux bars. Il est vrai d'ajouter que point n'est besoin à chaque visite de « prendre une consommation », comme je l'avais cru dans mon ignorance des choses. Il est d'usage courant d'entrer dans les bars pour... ne pas boire. Je n'ai guère rencontré d'exception qu'au *Russel house* d'Ottowa, où une inscription placée au bon endroit annonce que l'accès de la « toilet » n'est réservé qu'aux hôtes de l'hôtel. En somme, les étrangers souffrent seuls de cet état de choses. Les habitants ont tôt fait de découvrir un bar, et d'ailleurs assouplissent-ils leurs organes de façon à les harmoniser aux lois du pays.

Les policemen canadiens sont de gros et robustes gaillards, porteurs de matraques solides, et très cordiaux. La première fois que j'en rencontrai un, je crus voir sur son casque deux insignes : une feuille de vigne et une petite taupe, l'une couvrant l'autre. Et, m'étant inutilement demandé ce que signifiaient ces insignes, je m'étais promis de recourir à mon ami A... de S..., si savant en l'art héraldique, quand on m'apprit qu'il s'agissait d'une feuille d'érable et d'un castor, symbolisant les deux richesses du Canada, les forêts et les fourrures. Au moment où ces armes furent mises à la mode, on n'avait pas encore découvert les mines inépuisables que l'on commence à peine à exploiter actuellement.

* * *

Quand j'entrai dans la salle à manger pour y « luncher », le

maître d'hôtel me reconduisit à la place qu'il m'avait donnée le matin. Il recula ma chaise, je m'introduisis entre elle et la table, je fléchis les jambes et, me trouvant assis, remerciai mon aide d'un gracieux signe de tête. Je dis gracieux. En Amérique, j'ai de la grâce. Tout est relatif!

Je pris alors plaisir à regarder entrer les gens. C'est un des rares plaisirs que j'aie eus là-bas de me réjouir intérieurement à l'aspect des types grotesques que le hasard des rencontres m'a livrés. Rarement on en voit plus que dans les grands hôtels d'Amérique. Beaucoup de Yankees ne voyagent que pour aller à l'hôtel, a remarqué fort justement quelqu'un. Le but du voyage, le fruit qu'on en attend n'est pas l'admiration du paysage nouveau; ce n'est point davantage l'étude et l'observation de mœurs ignorées, c'est l'hôtel. Les industriels le savent et s'ingénient à construire dans chaque ville le « plus bel hôtel du monde ». L'intérieur en est grand comme une ville; les distractions y abondent; les prix sont fabuleusement exorbitants; il est indispensable d'y être vu. Il y a là des « hôtels à la mode » fréquentés par les parvenus, comme il y a chez nous des villes d'eaux à la mode fréquentées par des bourgeois.

On y rencontre des gens enrichis se balançant dans les salons, flirtant dans les coins, baguenaudant dans les cours intérieures, comptant le nombre des fenêtres sans jamais mettre le pied à l'air, fût-ce pour admirer le site le plus pittoresque, à moins toutefois que le site ne soit exploité par un industriel et ne soit « le plus pittoresque du monde ».

Ces insupportables glorieux font ma joie. Ils viennent au dîner, les hommes en habit noir, les femmes décolletées et pointillées de diamants, quelques-unes si mal attifées qu'on oublie de remarquer qu'elles sont fort jolies, ce qui arrive fré-

quemment. Ces gens sont gauches et font des entrées hilarantes. Que de fois n'ai-je pas regretté d'être seul et de n'avoir pas à côté de moi un joyeux camarade à seule fin de pouvoir rire mon soûl! Mais nous aurions trop ri et nous nous serions fait mettre à la porte.

Les uns s'avancent tout d'une pièce, les bras allongés désespérément, d'un allongement si tendu qu'il abaisse les épaules, la tête haute, raides comme des piquets.

Les autres vont d'un mouvement élastique, d'une souplesse de ressort usé et qui descendrait trop bas, onduleux, mous et flasques comme des serpents. Ils entrent et vont prendre place, pareils à des automates; ils ne se parlent pas, en personnes très bien élevées; le mari n'a pas l'air de connaître sa femme, ce qui est de la plus haute distinction. Ils commandent chacun leur mangeaille et leur boisson. Ils se regardent à peine.

D'ailleurs, une fois assis, quand ils n'ont plus le souci d'être vus pénétrant dans la salle et la préoccupation de se bien tenir, ils ne sont plus le moins du monde à regarder. Rien n'est insipide comme la tête de l'homme; rien n'est inoffensif comme le regard qui tombe des yeux de la femme. Et pourtant il en est, parmi ces yeux, plusieurs qui sont de cette adorable couleur d'azur, de pervenche et d'améthyste mélangés comme j'en ai vus seulement en Amérique.

Mais c'est peine perdue d'y chercher une lueur de vie. Mieux vaut guetter une nouvelle entrée.

Il est bien entendu que je parle ici d'une catégorie particulière d'individus. La grande majorité des Américains et des Américaines ont l'air remarquablement vivants et leurs yeux décèlent la ténacité et l'intelligence. Peut-être ceux dont je viens de parler étaient-ils ainsi dans leur boutique lorsqu'ils livraient

bataille aux clients. Je les ai pris à l'hôtel, après leur enrichissement.

Je parlais tout à l'heure des diamants dont les femmes sont couvertes. Nulle part je n'en ai vu autant que chez nos « voisins » d'outre-Atlantique. Et ce n'est pas seulement le soir, dans la splendeur des fêtes, au théâtre, au bal que les Américaines portent leurs joyaux. C'est dès l'aube, au marché, chez les fournisseurs, dans les tramways. Il m'est arrivé de voir des brillants superbes et vrais orner une dame qui portait un chapeau douteux et un manteau usé. Les jeunes filles en portent comme les femmes mariées.

C'est un luxe nécessaire. Un homme n'est pas digne d'être aimé quand il n'a pas suspendu quelques centaines de dollars aux oreilles de sa femme. Le Seigneur soit loué : nous n'en sommes pas encore là en Belgique!

Un humouriste a dit que la sueur des Américains se cristallisait en diamants dont ils couvraient les Américaines. C'est assez juste. L'homme travaille beaucoup pour la femme, qui lui en témoigne peu de reconnaissance, mais il serait injuste de ne pas constater que les fils de Jonathan se réservent de laisser tomber dans le chaton de leurs bagues, sur leurs épingles de cravate, aux boutonnières de leurs chemises quelques grosses gouttes de la précieuse sueur.

On comprend un peu, en voyant tout cela, comment les joailliers peuvent payer jusqu'à 24,000 francs par an aux ouvriers qui sertissent leurs pierres.

*
* *

Au moment où j'allais sortir de l'hôtel, j'observe qu'un des nègres de l'office me désigne à un quidam.

Le quidam s'approche :

— Vous êtes Français, monsieur?

Moi, un peu agacé cette fois : Non, monsieur, je suis Belge.

— C'est bien ce que je voulais dire. Belge de France. Ah! vous êtes Belge. Vraiment! Savez-vous que monsieur B... est ici. Je vais lui dire que vous êtes arrivé.

— Mais... je n'ai pas l'honneur de connaître M. B...

— Comment! vous ne le connaissez pas? Mais c'est un Belge, lui aussi.

Pour le coup, je bondis.

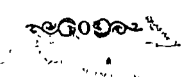
Ah! ça, est-ce une gageure? Est-ce qu'ils s'imaginent tous, en Amérique, que la Belgique est une taupinière et que tous les Belges doivent infailliblement se connaître comme tous les paysans d'un village ou les notables d'une petite ville?

Je me suis donné la peine d'expliquer à mon interlocuteur que la Belgique compte six millions d'habitants, qu'il est fort peu de Belges qui soient connus de tous les autres, voire d'un certain nombre, et que M. B... n'est pas de ceux-là.

Sur ce, je saluai imparfaitement l'inconnu et déclinai les services qu'il m'offrit pour la visite de la ville.

*
* *

J'avais l'intention, avant toutes choses, de me rendre à Québec, afin d'y rencontrer quelques personnages officiels, mais on me dit qu'il existe pour le moment à Toronto une exposition qui va fermer ses portes. C'est peut-être la seule occasion qui me sera offerte de visiter une exposition canadienne. Je partirai demain pour Toronto.



CHAPITRE V.

TORONTO.

Les vergers de l'Ontario. — Les terrains de l'exposition de Toronto. — Les poêles et fourneaux. — La carrosserie canadienne. — Les livres de commerce. — L'agriculture. — L'aquarium. — L'exposition canine. — Les appareils d'arrosage. — Un repas à l'exposition. — Le pavillon de la presse. — Une mésaventure en train. — La ville de Toronto. — Retour à Montréal.

Il pleut à Montréal, il pleut comme en Belgique, quand, un soir, je prends le train pour Toronto. C'est la première fois que je vois la pluie d'Amérique. Cette intempérie ressemble énormément à sa commère d'Europe. Comme elle ne pouvait être pire, j'aurais préféré qu'elle fût différente.

Je prends le train à huit heures quarante-cinq minutes du soir et, le lendemain matin, vers cinq heures et demie, je me réveille. Je déclanche le ressort qui maintient le store de ma fenêtre et je cligne les yeux devant l'intrusion d'une lumière éblouissante. Il me reste deux heures environ avant d'arriver à Toronto. Je me lève, m'habille et vais m'installer sur la plate-forme du wagon-lit. La nature est superbe en la province

d'Ontario. Partout d'immenses prairies et des vergers enchantés, aux arbres miraculeusement chargés de fruits jaunes et rouges. L'air, un peu vif, est imprégné de je ne sais quel parfum légèrement acidulé qui fait penser au cidre.

S'endormir alors qu'il pleut, se réveiller quand le soleil brille, humer l'odeur fraîche des pommiers, oh! la bonne aventure! Et comme elle me fait joyeux et dispos!

De ci, de là, le train traverse de petites gares, jolies et pimpantes, devant lesquelles des plantes flexibles, au feuillage multicolore, tombent en nombreuses corbeilles espacées le long de tringles en fer.

A sept heures et demie précises nous entrons à Toronto, dans la superbe station commune aux deux plus grandes lignes du pays : le grand Trunk et le Canadian Pacific railway, qui, bien que beaucoup plus jeune, a déjà rattrapé et considérablement dépassé son rival.

Je me prépare à demander le chemin de l'exposition, quand d'énormes écriteaux me crèvent les yeux, couverts de mains grossièrement peintes qui me montrent les bureaux en plein vent où s'achètent les billets pour les « Exhibition Grounds ». La ville est bâtie le long du lac Ontario. On va à l'exposition par voie d'eau et par voie de terre. Comme je suis pressé, je choisis la voie de terre. Une demi-heure de train rapide, et j'y suis. Je paie 25 sous et j'entre.

De larges routes bordées de baraques pour les installations provisoires. Quelques bâtiments en pierre et en briques, construits à titre permanent pour toutes les expositions, des pelouses immenses, de petits jardins aux arbustes anémiques et aux jets d'eau ridicules, symétriquement tracés au travers de ces riches pelouses. — Des étables, nombreuses assez pour

loger les troupeaux des patriarches bibliques. De petits pavillons à tourelles et à clochetons. Des tonneaux monstres. Des constructions emblématiques et bizarres. Des « à l'instar » de Paris, du Caire et de Londres. — L'aspect de toutes les exhibitions du monde.

Et d'ailleurs il serait bien étrange que les expositions ne se ressemblassent pas. Les organisateurs de ces foires utiles sont éminemment cosmopolites. Ils ont promené partout leur intelligence réceptive, enregistré les formes habituelles et calqué les réussites. De là cet aspect universel, banal, « comme ailleurs » que les expositions affectent en général.

*
* *

Divers compartiments pourtant sont différents de ce qu'ils sont en Europe.

L'exposition des poêles et des fourneaux est, entre autres, extraordinairement abondante et riche. Le luxe de ces engins est d'autant plus frappant que presque toutes les maisons bien tenues sont chauffées à l'air chaud ou à l'eau chaude et qu'aucun foyer ne s'aperçoit dans les salles de réception. Les fourneaux qui servent à cuisiner sont superbes, massifs, en métal blanc ajouré de fenêtres de mica par où l'œil s'égaie au rougeoiement du foyer, plaqués de malachite, ornés de camées, surmontés de statues ouvragées comme des pièces d'orfèvrerie.

A présent, l'on voit à Paris et à Bruxelles, quelques-uns de ces poêles, qui donnent une lointaine idée des chefs-d'œuvre que j'ai admirés à Toronto, mais cette importation est récente et l'on ne voyait rien de semblable avant mon départ. Du

moins, je n'avais rien vu. Je me hâte de rectifier, ayant remarqué combien le sens de l'observation s'aiguise lorsqu'on voyage et combien est grand le nombre d'objets que l'on côtoie sans les regarder dans sa ville natale et qui, à l'étranger, vous sont inopinément révélés.

Les produits de la carrosserie sont également remarquables. La vie publique au Canada n'abonde pas en divertissements et les villes n'offrent pas à la fantaisie des habitants des échappées bien variées. Aussi le premier luxe que se paie le Canadien consiste à se procurer un ou deux chevaux, une voiture et un traîneau. Comme le pays est merveilleux, l'habitant se rattrape, en promenades, de la pénurie des plaisirs artificiels; il y a des voitures aux roues hautes et minces qui sont d'une légèreté surprenante et que les excellents trotteurs canadiens enlèvent à une vitesse fantastique.

Ce type de voitures très simples, réduites à une ossature minimum, pouvant aisément être portées au bout des bras, est le plus fréquent parmi les types exposés. On voit pourtant aussi les produits de la carrosserie de luxe. Un industriel exposé un landau en bois d'ébène, plaqué, par endroits, de métal blanc. De l'acier probablement, mais on me dirait : C'est de l'argent ! que je n'en serais pas étonné. Afin d'attirer plus vivement l'attention des visiteurs, le carrossier a placé dans son landau deux personnages à figure de cire, tels qu'on en voit aux musées Castan, Tussaud ou Grévin. L'un des personnages, une dame, vêtue de velours bleu sombre, coiffée d'une élégante capote faite du même tissu, représente avec une fidélité surprenante miss Mary Anderson, l'actrice aimée des Américains. L'autre, sur le siège, est l'authentique cocher de l'artiste. J'oublie un troisième personnage, un joli toutou em-

paillé, gravement assis sur un coussin à côté de sa maîtresse.

Des chars funèbres sont là, les uns tout blancs, de bois peint, pour les jeunes filles et les enfants; les autres noirs, aux panneaux sculptés, représentant des scènes macabres, couverts de draps de velours noir frangés d'or.

Enfin, classés à part, des traîneaux aux courbes gracieuses et hardies, à l'intérieur confortable, où l'on doit être à ravir, en pleine lancée, quand les jambes sont enfouies sous les fourrures, que l'air froid vous fouette le sang et vous violace la figure et que l'on sent, selon la belle expression de José-Maria de Hérédia :

L'ivresse de l'espace et du vent intrépide

Un comptoir spécialement soigné est le comptoir des livres, — non point des livres de littérature, bien que ces derniers soient loin d'être dédaignés, surtout les livres anglais, mais des livres de commerce. Les bons livres de commerce, ceux que l'on aime à feuilleter en Amérique, les bulletins de victoires industrielles, les albums où se déroulent les péripéties de la vie commerciale, où M. A... découvre avec joie que M. B..., une « paie de premier ordre », lui doit cent mille dollars pour des produits dont la matière première n'a été payée que trente mille dollars, et dont le total prix coûtant ne s'élève guère qu'à cinquante mille dollars ; où l'on s'aperçoit que les bénéfices permettront l'an prochain d'agrandir l'usine et de gagner davantage encore !

Aussi sont-ils faits de fort papier, les bons livres. Les coins en sont préservés de peur qu'ils ne s'écornent, la couverture est

d'un luxe épais et d'une massiveté somptueuse. Et aussi ont-ils un nombreux public.

* * *

Dans une salle spéciale sont étalés les produits de l'agriculture : des blés superbes dont on avait tranché un peu prématurément le fil de la vie, pour leur permettre de figurer à l'ouverture de l'exposition; des carottes monstres, auxquelles on avait évité l'ennui de la décrépitude pour leur infliger l'humiliation du ratatinement; des pommes de terre gigantesques, gloire du Manitoba. J'en ai revu plus tard, dans le pays même, de ces pommes de terre étonnantes. J'en ai vu une qui pesait 5 livres et l'on m'a conté l'histoire d'une autre qui en pesait 9 et qui avait été servie sur la table du lieutenant-gouverneur. D'ailleurs, à Winnipeg, on ne sert qu'une pomme de terre par portion, munie de sa pelure. On la coupe par le milieu et on l'évide, laissant cette pelure pour les animaux domestiques. Ces pommes de terre sont exquises, blanches et farineuses.

Dans la salle suivante, je note une chose pour moi nouvelle. Je l'ai retrouvée depuis au jardin zoologique d'Amsterdam, mais moins complète. Au long des murs une série d'aquariums se suivent, contenant une collection de poissons vivants que l'on a transportés là avec un coin de leurs paysages aquatiques, leurs herbages habituels, leur eau de prédilection. Ces poissons sont fort vifs et ne paraissent nullement malheureux. J'avoue, d'ailleurs, qu'il m'aurait été difficile, s'ils avaient eu l'air triste, de m'en apercevoir.

Ces aquariums, de dimensions et d'aspects très variés, paraissent des morceaux de fleuves, de ruisseaux, de torrents brusquement arrachés de leurs lits avec les nageurs de la minute précise où ils furent arrachés. L'énorme esturgeon de la

« Georgian Bay » y évolue majestueusement dans une eau paisible et la truite agile y escalade des chutes artificielles. Il y a là des poissons de toutes espèces, des petits et des longs, des minces et des gros. Il y en a de jolis, aux sinuosités élégantes, à l'allure preste, aux corps souples, écaillés d'or et pailletés d'argent, comme il y en a de laids, tout gris, dont le museau est allongé en scie ou ramassé en couvercle de casserole. Dans les récipients trop grands, et que l'on a dû faire en métal, des « regards » ont été ménagés pour l'espionnage des visiteurs. L'idée de cette exposition est fort ingénieuse, instructive et amusante.

* * *

Une idée tout aussi ingénieuse, mais moins plaisante et neuve, est celle de faire payer, outre l'entrée dans l'enceinte générale, un grand nombre d'entrées particulières. C'est ainsi qu'on me fait donner dix sous pour voir une exposition de chiens dont je parcours les locaux avec une rapidité croissante, en raison directe d'une odeur spécialement nauséabonde. Je passe en revue des carlins paisibles, de grands mastiffs blancs à mine retroussée de dogues, de superbes épagneuls, des bergers vulgaires, de magnifiques danois, et j'admire un terre-neuve complètement noir, exceptionnellement beau.

Sorti sain et sauf de ces chenils, je rends à mon nez sa liberté respiratoire, et, allumant un cigare, je vague dans les jardins pendant quelques instants.

* * *

Je risque d'abord quelques pas vers les enclos immenses où bondissent en liberté d'innombrables chevaux d'une élégance

fringante et où trottent, lourdement, de superbes bœufs, blancs marqués de noir — ou jaunes tachés de blanc, aux longues cornes pointant la terre.

Puis je reviens par la route des écoliers vers les bâtiments de l'exposition et — chemin faisant — je rencontre une pelouse verdoyante, rafraîchie d'eau émise par une douzaine d'appareils d'arrosage.

Ces appareils très pratiques sont munis de lances multiples dirigées en tous sens, mobiles sur un pivot et qu'une pression vigoureuse anime d'un rapide mouvement rotatoire. C'est partout, dans l'air, au-dessus de l'herbe, une pluie de jets très minces, à trajectoires paraboliques dont les courbes s'entre-croisent de façon capricieusement imprévue. Pas un brin d'herbe qui ne reçoive sa part de la précieuse rosée.

Un curieux est à côté de moi qui inspecte le ciel avec persistance. En bon badaud, je m'arrête promenant alternativement mes regards du curieux à la partie du ciel qu'il contemple. L'homme sourit à mon manège et m'interpelle : « Monsieur, me dit-il, j'attends que les rayons du soleil aient franchi le faîte de ce bâtiment. Vous n'imaginez pas quel prestigieux vol de joyaux il jette dans l'espace en traversant cette danse de gouttelettes. J'ai observé ce spectacle l'autre jour ; depuis lors, chaque midi, je guette le retour de ces éblouissantes irrisations. Attendez plutôt, et vous allez voir. »

J'ai attendu ; j'ai vu et j'ai été ravi !

Une autre pelouse sert d'emplacement à un exposant de balançoires que les enfants mettent en mouvement au moyen de cordes actionnant un jeu de leviers et que l'on manœuvre en écartant horizontalement les bras. C'est distrayant et hygiénique à la fois.

Plus loin enfin on aperçoit des appareils élevés, munis, à leur partie supérieure, de larges ailes que le vent promène mélancoliquement. Ce sont des pompes où le mouvement circulaire des ailes est transformé en un mouvement de bas en haut qui actionne un piston, aspirant et foulant. — A côté de ces pompes sont des machines à faire des palissades. Méthodiquement elles enroulent du fil de fer autour de lattes en bois qu'elles relient entre elles.

* * *

Une cloche, agitée avec frénésie, m'appelle devant un bâtiment énorme, où l'on donne à manger. Le programme, que je consulte, affirme que l'on peut obtenir dans cette auberge des mets exquis, à des prix très modérés. Je me risque. On m'arrête au guichet d'entrée pour me faire payer 25 cents (fr. 1.25) le ticket donnant droit à un repas. C'est bien le repas à meilleur compte que j'aie fait sur la terre étrangère. Mais quel repas!

Je commande un roasbeef, le seul plat connu, inscrit sur la carte, et on me l'apporte au bout de peu de temps, en même temps que l'on dépose devant mon voisin une importante collection d'aliments, une théière et une jatte. J'essaie sans succès d'obtenir de la bière. On n'en donne pas, non plus que du vin. Et pendant que je m'obstine, croyant ne pas m'être bien fait comprendre, la serveuse ouvre soudain la bouche: Tietou? fait-elle doucement.

Je la regarde avec surprise.

Tietou? Tietou? répète-t-elle sur un ton d'abord insinuant, bientôt colère, enfin furibond.

Tietou! Qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire? Ce doit

être un mot patois. J'en demande la traduction à mon voisin, qui, pouffant de rire, articule nettement : Tea too.

Ah! Tea too? Du thé aussi? Voulez-vous du thé, comme votre voisin? Je comprends enfin et me révoltant : No, no, pas tietou! Water, please.

Triste déjeuner, je me rabats sur les pommes, de belles pommes rouges, striées de jaune, à pulpe ferme, un peu fibreuse, mais pourtant si fondante!

Un avis collé sur les murs annonce que l'on ne peut rester assis que durant le temps strictement nécessaire à un repas. Comme une foule énorme s'introduit dans le local, je prends mon chapeau et m'en vais.

En sortant de là j'avise un petit chalet intitulé : *Pavillon de la Presse*. J'y pénètre, je décline mes titres et qualités, et de fort aimables messieurs m'y reçoivent avec tous les honneurs dus à mon éloignement.

On m'y apprend, entre autres choses, — ou plutôt on m'y eut appris, si je ne l'eusse éprouvé, — que j'ai mangé dans une gargote, et l'on témoigne le regret que je ne me sois pas présenté avant l'heure du lunch; on m'eût offert mieux. Mais tout le regret est pour moi, mes bons messieurs! Enfin on me verse en compensation force verres de sherry capiteux, mais excellent, et l'un de mes confrères canadiens offre de me reconduire en ville. J'accepte.

Dans le jardin : Venez donc voir, s'exclame mon compagnon. Nous avons ici un « cabinet d'illusions », comme à Paris. — Je déclare mon peu de goût pour les « cabinets d'illusions ». Nous traversons la salle des machines, où je ne rencontre guère que quelques locomobiles de modèles connus, deux ou

trois moteurs type Corliss modifié et un certain nombre de machines agricoles ; — rien à noter.

Plus loin, on me présente un « Guignol », comme à Paris, puis encore un « ballon » captif que l'on gonfle... toujours, comme à Paris. Derrière mon sourire aimable, je peste contre ce monsieur qui s'ingénie à me montrer des choses que je vois tous les ans dans mon pays. Je suis certain qu'il y a dans l'exposition des coins délicieux qui me révéleraient des choses neuves et qu'il ne me montre pas sous prétexte qu'elles sont « comme au Canada ».

*
* *

A peine rentré dans la ville, je me mets en devoir de la parcourir. Après avoir offert à mon journaliste ontariote un sherry de reconnaissance, je prends, *Queenstreet*, un tram qu'il m'indique.

— Laissez-vous conduire jusqu'au bout, me dit-il, et vous traverserez ainsi la ville de l'est à l'ouest.

Puis vous prendrez le tram de la Youngstreet et vous traverserez Toronto, du nord au sud.

Enfin, en prenant une série de trams dans les rues parallèles au lac et une autre série, dans les rues qui lui sont perpendiculaires, vous aurez vu toute la ville.

Je me laisse dire et j'escalade la plate-forme de la première voiture qui passe.

En dépit de l'âme assez noire qui m'anime, au dire de quelques-uns, j'ai l'estomac rose et capable de reconnaissance. Aussi est-ce pénétré de ce sentiment pour les habitants d'une ville où l'on boit de si bon sherry que je me carre sur la banquette de la voiture...

Dans cette voiture, quatre personnes sur lesquelles je promène des regards d'une bienveillance prolongée.

Cette bienveillance est si tenace même que je suis quelque temps à m'apercevoir que les regards réciproques sont peu sympathiques. On me considère avec curiosité, puis cette curiosité se nuance d'étonnement, enfin d'hostilité manifeste. J'inspecte mes habits, je retire mon chapeau et je l'examine : ni mes habits ni mon chapeau ne m'expliquent l'attention désobligeante dont je suis l'objet désolé. Je me mire en la glace d'un peigne de poche : je suis frais et souriant.

Que se passe-t-il? Entre une dame qui vient s'asseoir à côté de moi. Elle soulève un coin de sa voilette — c'est même une bien gentille dame — et prend dans son porte-monnaie une pièce de cinq sous. C'est pour le conducteur qui va venir, pensai-je avec mon grand bon sens.

Mais la dame — sans me dire un mot — me glisse la pièce dans la main.

Pendant quelques secondes de légitime ahurissement, j'abaisse mes paupières vers cette pièce, puis je les relève vers la dame. Elle aussi levait les yeux vers moi. Mais quels yeux! Et quels yeux aussi, ceux de mes compagnons! L'hostilité devenait explosive, elle allait éclater.

En ce moment — ô Providence, tu es lente parfois, mais combien bonne! — j'aperçois un écriteau dissimulé parmi plusieurs autres, et de rose que j'étais je deviens écarlate. L'écriteau portait : *Passengers vill please put their fares in the box.* Je comprends tout!

La compagnie avait économisé les frais d'un receveur et les voyageurs étaient priés de déposer les cinq sous, prix de la course, dans une petite boîte placée dans un coin. La porte qui

séparait la voiture de la plate-forme d'avant était percée d'un guichet par où le cocher changeait l'argent de ceux qui n'avaient pas en poche une pièce de cinq sous.

J'aurais donc dû mettre ma piécette dans la boîte, et mes compagnons, indignés de voir que je ne payais pas et me prenant pour un fraudeur, étaient devenus complètement furieux en pensant que j'irais jusqu'à garder l'argent que me donnait ma voisine pour payer en son lieu et place. Ce fut précipitamment que, honteux et confus, je réparai mon omission et que je descendis du tram pour attendre celui qui suivait, n'osant rester plus longtemps au milieu d'une société à qui j'avais donné une aussi piètre idée de ma personne.

Les dames sont sacrées déesses en Amérique et elles se garderaient bien de se déranger pour acquitter elles-mêmes leur dette. Quand elles ne sont pas assises à côté d'un homme, elles en hèlent un du fond de la voiture pour qu'il s'en vienne, titubant, chercher la pièce et la déposer dans la tirelire. Un « psitt » dédaigneux, et l'homme obéit.

*
* *

J'ai parcouru la Queenstreet jusqu'au numéro 620 à l'est et jusqu'au numéro 1002 à l'ouest. A dix mètres par maison, cela suppose huit kilomètres et je n'ai atteint la dernière maison ni dans un sens ni dans l'autre. La Youngstreet est presque aussi longue.

La ville de Toronto date à peine de cent ans. A cette époque elle portait le nom de York et les vastes terrains sur lesquels la cité actuelle est bâtie furent achetés, par un blanc, aux Indiens, au prix de dix shellings, plus un peu d' « eau de feu ». En 1815, la ville ne comptait encore que 2,500 habitants. En

1834, il y en avait 10,000, et dès lors la ville s'appela Toronto. Sa population monta en 1851 à 30,000 habitants; en 1861, à 45,000; en 1871, à 57,000; en 1879, à 75,000, et enfin aujourd'hui Toronto compte près de 200,000 âmes.

Cette progression est un gage des ressources qu'offre la province d'Ontario. Toronto est un grand centre de chemins de fer. Une des branches du Canadian Pacific railroad y passe et va bientôt être prolongée jusqu'à Chicago. Ce sera la route la plus courte entre Montréal et la grande ville des États-Unis.

On a justement appelé la capitale de l'Ontario la *ville aux églises:* Il en existe 144, sans compter les maisons de missions et les baraques de l'armée du salut.

Ses rues ombragées d'arbres, ses parcs, la brise fraîche qui vient du lac, ses promenades sur les eaux s'étendant à l'est et à l'ouest de la ville, le sport des lacs, la proximité des chutes du Niagara (on en est, en effet, à quelques heures), de Grasby, d'Hamilton, la facilité des voyages par eau jusque dans la « Georgian Bay » font de Toronto une ravissante résidence d'été.

En hiver les étrangers s'y intéressent aux nombreuses bibliothèques, musées et galeries artistiques.

La ville a l'aspect d'une belle ville anglaise. Les rues, mieux pavées qu'elles ne le sont généralement en Amérique, sont à angles droits, bâties de constructions régulières. Mises bout à bout, elles s'étendraient sur une longueur de 200 milles (le mille vaut 1,600 mètres environ). Les monuments, très nombreux, sont froids, avec un pittoresque copié dans des livres européens.

* * *

Après m'être fait abondamment voiturer, je pense qu'il serait

nécessaire de manger avant de reprendre le train du soir pour Montréal. Où manger?

Un passant me renseigne une salle de restaurant, installée au fond de la boutique d'un pâtissier Cette boutique est immense. Plusieurs comptoirs y étalent l'appât de friandises variées. Au fond, un grand escalier; c'est par là que l'on monte au restaurant.

Mais on n'y peut manger qu'à partir de sept heures, et l'horloge marque six heures et demie. Le cuisinier, un grand homme, qui veut bien diriger les opérations de cet établissement, ne loue ses services que de sept à neuf heures. Il n'y a qu'à s'incliner. Je m'incline, vais faire un supplément de promenade et reviens à sept heures précises. — Si cela pouvait intéresser quelqu'un, j'ajouterais que j'ai fort bien mangé.

*
* *

C'est par un temps superbe que je quitte Toronto. Le lendemain matin, dès le début des trois quarts d'heure qui s'écoulent entre mon lever et l'arrivée à Montréal, un respectable gentleman, apprenant que je suis Belge, me demande comment se porte le « Béraune Tsédooijne ». A quelques traits supplémentaires je reconnais le baron Sadoine, l'ex-directeur des usines Cockerill, à Seraing. Mon interlocuteur est, me dit-il, en relations suivies avec lui. Si ce monsieur ne s'est pas vanté, je plains de tout mon cœur M. le baron Sadoine. J'ai rarement entendu personnage plus ennuyeux et encombrant.

Je ne réussis à lui échapper qu'à Montréal, et je chantonne aussitôt « le grand air des poulpes », un air thématique à la façon de Wagner et que nous entonnions jadis entre amis

7

quand, dans notre assemblée, un non initié, un raseur, un « poulpe », comme nous disions énergiquement, s'introduisait sous prétexte qu'il était le fournisseur ou le voisin d'un des nôtres.

Il pleut comme quand je suis parti pour Montréal. Le monsieur enlève le dernier cab. Je dois dire qu'il m'y offre une place jusqu'à l'hôtel, mais entre la pluie et lui je n'hésite pas un seul instant. Dieu merci, il y a des parapluies, et il n'y a pas de parapoulpes.

Et, clapotant de mon mieux, je regagne l'hôtel, où je trouve une lettre de Mgr le curé Labelle, qui m'attend à Québec le surlendemain.

CHAPITRE VI.

QUÉBEC.

De Montréal à Québec. — Sorel. — Des colis funèbres. — L'hôtel du *Lion d'or*. — Mgr Labelle. — L'agriculture au Canada. — L'émigration belge. — Le ministère libéral de la province de Québec. — La générosité de Mgr Labelle. — Ses allures. — Saint-Jérôme. — Le presbytère-auberge. — La mère de Mgr Labelle. — Les ressources de la province de Québec. — Le cimetière de Saint-Jérôme.

Il y a, pour aller de Montréal à Québec, plusieurs lignes de chemin de fer, parmi lesquelles la ligne du *Canadian Pacific*, aux merveilleux « sleeping cars ». Mais en été, par un beau temps, rien ne vaut la voie du Saint-Laurent.

Tous les jours, vers cinq heures, un bateau de la « Richelieu and Ontario Navigation Cº » part de Montréal pour Québec; un autre de Québec pour Montréal. Ces bateaux, pour n'être point aussi grands que les navires monumentaux qui font le service entre New-York et Boston, sont très confortablement installés. Moyennant cinquante sous pour le repas du soir et de cinq à sept francs cinquante centimes pour la cabine,

ajoutés au prix modique du transport, on s'y assure un passage fort agréable.

Après le dîner, je m'étends sur une chaise longue à l'arrière du bateau. La nuit est venue; le ciel est d'un bleu intense et le navire glisse sans bruit entre les rives pacifiées. A ce moment, il se trouve au foyer d'une demi-ellipse dont les contours sont indiqués par les quais du port. Dans le fond, des lampes électriques sont disposées en fer à cheval. Comme, à cette distance, on n'aperçoit pas les mâts qui supportent ces lampes, elles semblent attachées à la voûte du ciel par des fils invisibles. Sur les bords du fleuve tremblotent des lucioles. Des lueurs jaunâtres vacillent, piquant l'obscurité de petits cœurs jaunes qui jettent un éclair, s'atténuent, allongés par la brise, disparaissent et reviennent bientôt. Du navire à la ville s'étend un cylindre de fumée noire qu'une flammèche strie, par instants, d'un trait rouge. Ce cylindre, très net de contours à son origine, floconne dans le lointain.

Peu à peu toutes lueurs s'éteignent, les phares cessent d'être perceptibles, la ville n'est plus révélée que par une nimbée d'or qui se dégrade bientôt elle-même et se perd dans l'espace qui s'étend devant moi.

Il semble, à ce moment, que la pensée aussi s'éteigne, que l'âme s'endorme et que l'on s'absorbe dans le silence noir de la nuit.

Soudain un bruit. Le bateau stoppe. Brusquement tiré de ma torpeur, je m'informe. Nous sommes arrivés à Sorel. Je me dirige vers l'endroit où se trouve la passerelle et je traverse, pour y arriver, la chambrée des passagers de deuxième classe. L'un d'eux chante une scie de café-concert et les autres tapagent un accompagnement.

Je me faufile, avec peine, au milieu des caisses que l'on débarque et j'arrive enfin à la passerelle.

Sorel est là sur une hauteur, tout noir, et les torches des portefaix rougeoient sur les silhouettes de ses petites maisons. Des gens vêtus de noir sont échelonnés près de la sortie. Un long crêpe s'enroule autour de leur chapeau mou et leur retombe en plis raides dans le dos. Un homme est au bord du bateau, tenant par la main un enfant, le regard éperdument fixé vers l'entrepont.

Et voici qu'apparaît une caisse en bois blanc, sinistrement oblongue.

Ah! ça, grommelle à côté de moi un brave passager qui mordille vivement sa moustache, y en a-t-il beaucoup à bord, des colis de ce genre?

— Trois, monsieur, répond un ouvrier.

Et, en effet, deux autres caisses pareilles de forme à la première, mais plus petites, s'avancent et passent.

Le monsieur et moi nous nous sommes brusquement découverts. L'homme en deuil saisit l'enfant et l'emmène à la suite des caisses. Rappelé un instant à la réalité par une revendication de l'employé impassible, il prend dans sa poche deux tickets et les tend d'un geste convulsif.

— La mère et les deux enfants sont morts le même jour, ajoute l'ouvrier qui avait parlé une première fois.

— C'est *tout de même* bien triste, fait bêtement une bonne dame qui déploie son mouchoir.

Et je regagne ma place, repassant dans la cambuse où l'on chante toujours.

Le bateau a repris sa course silencieuse. Et Sorel, avec ses lumignons, s'efface lentement au bout de l'horizon.

* * *

Sitôt arrivé à Québec, je prends une voiture et me fait conduire à l'*Hôtel du Lion d'or,* où m'attend Mgr Labelle, que je suis infiniment désireux de voir. Depuis les quelques jours que je suis au Canada, on m'en a beaucoup parlé déjà et ma curiosité est vivement éveillée.

Mgr Labelle me reçoit dans une grande chambre qui lui sert à la fois de chambre à coucher, de salle de réception et de cabinet de travail. Immédiatement je reconnais que les portraits qu'on m'a faits de lui n'ont rien d'exagéré. Il est grand et fort, haut en couleur, d'une rondeur et d'une impétuosité d'allures qui, tout d'abord, séduisent.

Dans la conversation il procède par phrases courtes, heurtées, incisives, entrecoupées à chaque instant d'un *Bon!* qu'il prononce d'une voix retentissante et qui résonne en coup de gong. Ces *Bon!* marquent les points de repère. C'est un coin d'exposition, un fragment de conversation qui est terminé, un côté de la question qui est évoqué. Et, tout aussitôt, Mgr Labelle dresse un autre décor, découpe en relief un nouvel argument.

Il y a dans cette conversation, d'apparence un peu décousue, une logique surprenante, et quand les éléments du discours sont exposés et qu'en quelques phrases l'orateur en a déterminé l'agencement et fait l'assemblage, on demeure saisi de la vive lumière qui se fait dans l'esprit et de la puissance de démonstration que possède le curé Labelle.

Le débit est calme par instants et Mgr Labelle développe négligemment ses idées en tirant de sa courte pipe de lentes et copieuses bouffées. Puis, au heurt d'une objection, le causeur se lève. La voix s'enfle et devient tonitruante. Les bouffées se

succèdent courtes et pressées, le poing formidable s'abat sur les meubles, l'œil s'anime, la taille se redresse, c'est un autre homme, c'est l'apôtre. Et l'on comprend l'ascendant et l'influence considérables acquis par ce prêtre, à qui Dieu a mis pour le service de sa cause un pareil foyer dans l'âme et, dans le corps, une telle intensité de vigueur physique.

Ces élans brusques s'éteignent alors et se résolvent quand le curé retombe sur sa chaise en un sourire inoubliable pour qui l'a vu une seule fois. Mgr Labelle n'a plus de dents et ce sourire édenté serait d'une effrayante expression sardonique, sans la lueur des yeux bleus qui brillent de bonté et qui rassurent.

Peu de gens le connaissent bien. Des personnes bien élevées lui reprochent de trop fumer, de cracher trop abondamment et trop fréquemment, prétendent, qu'au demeurant, c'est un homme trivial et sans valeur : ce sont ceux dont les regards meurent à fleur de peau et qui ne savent point pénétrer leur homme. Il n'est pas besoin d'être très perspicace pour discerner la réelle largeur d'idées et la remarquable finesse de Mgr Labelle.

* * *

— Ah! vous voilà enfin, s'écria-t-il en me recevant. Soyez le bienvenu. M le baron de Haulleville m'a écrit votre arrivée. J'aime beaucoup M. de Haulleville, j'ai pour sa personne et son talent la plus grande estime. *Bon!* — Et vous venez voir le Canada? Vous avez raison, c'est un beau pays, peu connu, plein de ressources.

Ils croient avoir tout dit quand ils ont déclaré que c'est un pays froid. Un pays où poussent les pommes, les poires, les tomates, les melons, — le raisin, — tous les blés, est-ce un

pays froid cela? Non, n'est-ce pas? C'est un pays tempéré. *Bon!*

Il n'y a pas de meilleur pays pour les Belges. Tous ceux qui sont venus sont extrêmement satisfaits. De bons agriculteurs, les Belges. Et des hommes de foi et de principes. J'aime beaucoup les Belges. Ils viendront donner des leçons à nos agriculteurs. Tout le monde en profitera. Eux les premiers! *Bon!*

La terre est excellente — très riche — sur d'immenses surfaces. Vous comprenez, moi, j'ai été obligé de recommander avant tout la province de Québec. Elle est fort avantageuse, la province de Québec. Mais, tout bien considéré, le Manitoba est peut-être meilleur pour les Belges. Au fond, c'est ce que je leur conseillerais. *Bon!*

Ce n'est pas qu'il n'y ait beaucoup à faire ici, pour l'industrie, par exemple. Il y aurait plusieurs industries à créer dans la province, mais nous manquons de capitaux. Je vous en reparlerai. *Bon!*

Et pourquoi le Canada ne grandirait-il pas comme ont grandi les États-Unis? Qu'est-ce qui nous manque pour cela? Notre pays vaut le leur.

L'immigration y est malheureusement trop faible, les familles canadiennes sont nombreuses, grâce à Dieu. Mais il faut vingt ans pour faire un homme, — vingt ans, plus des dépenses et des soins de toutes sortes.

L'immigration, elle, vous amène des hommes tout faits qui ne vous ont rien coûté jusqu'alors, des hommes productifs, prêts au travail et désireux de travailler. Comment voulez-vous qu'un pays ne se développe pas dans ces conditions? Qu'un abondant courant d'émigration soit dirigé vers nous, et vous verrez bientôt se développer notre Canada. *Bon!*

Notre race franco-canadienne est solide et courageuse. Une bonne race d'esprit bien français et sincèrement catholique, et surtout profondément honnête! Elle se développera, n'ayez crainte, et nous arriverons à maintenir et à augmenter en Amérique une population catholique et de langue française. On peut tenter des efforts contraires. Il nous reste de la vigueur et, s'il le fallait, si, ce qui n'est pas et ne sera pas, je l'espère, mais ce que voudraient quelques-uns, si une oppression était à craindre, on me verrait encore, malgré mon âge, déployer le drapeau à la tête des nôtres. Mais je m'anime à l'idée d'une chose improbable. Il est de l'intérêt des Canadiens anglais et des Canadiens français de rester unis. Et ils comprennent à merveille cet intérêt. *Bon!*

Dites-donc aux vôtres de venir. Mais il faut qu'ils soient prudents, qu'au début ils écoutent les gens du pays. Ainsi, pour défricher, vos moyens d'Europe ne sont pas possibles ici. J'en ai vu qui sont arrivés de France et qui, malgré nos conseils, ont essayé leur système de défrichement. Ils creusaient la terre aux alentours du pied, dégageaient les racines et abattaient l'arbre. Mais ce système est ruineux, leur ai-je dit, vous allez compromettre votre entreprise. Ah! ils n'ont pas voulu nous écouter. Ils se sont cassé le nez.

Ils riaient de nous! Et ils trouvaient ridicules nos arbres coupés à hauteur d'hommes! Nous étions des paresseux qui n'avaient pas le courage de se baisser! Ils en sont revenus. Savez-vous comment il faut faire ici? Il faut laisser les racines se pourrir dans le sol. Cela dure quelques années, mais on fait des terrains superbes et cela ne coûte presque rien. *Bon!*

Le grand avantage que trouveront les Belges au Canada est de rencontrer des prêtres de leur religion. La religion est

vivace dans nos campagnes. Plantez un prêtre au milieu d'un site, et vous verrez venir des colons qui se grouperont autour de lui, qui défricheront le sol, qui bâtiront une église et qui formeront une ville. *Bon !*

Longtemps encore Mgr Labelle me parla ainsi, sautant d'un sujet à l'autre. Finalement il me dit : Allons au ministère, je vous présenterai à mon ministre.

Mgr Labelle est curé de la paroisse de Saint-Jérôme, mais lorsque M. Mercier, chef du gouvernement de la province de Québec au moment de mon passage au Canada, l'a appelé au ministère, il a obtenu de S. Ém. le cardinal Taschereau de pouvoir — dans le but de développer la colonisation dans les provinces du Nord — le nommer député-ministre de l'agriculture.

Député-ministre au Canada, c'est comme qui dirait secrétaire général en Belgique.

* * *

J'accompagne Mgr Labelle au ministère. Il est curieux de le voir, quelques livres sous le bras, la pipe à la bouche, coiffé du petit chapeau haut de forme que portent la plupart des prêtres canadiens, — vêtu d'une soutane poudreuse sur laquelle resplendit une ceinture violette large d'un pied, — dévorer rapidement l'espace qui sépare l'*Hôtel du Lion d'or* des bâtiments officiels.

Au ministère, il distribue de cordiaux bonjours à tous. Plusieurs personnes l'attendent dans son cabinet. Prestement, il expédie les dossiers.

Quelques brefs renseignements demandés à son secrétaire — et la signature s'étale sur le document. — Cette besogne

terminée, il se retourne vers ses visiteurs et alors commence un exercice analogue à la fameuse dictée de César.

Mgr Labelle entreprend successivement chaque personne. Il va vers elle, s'enquérant de l'objet de la visite et fait une première réponse. Puis, c'est une promenade de l'un à l'autre, réfutant les arguments, donnant des raisons, laissant aux gens le temps de réfléchir, les quittant, y revenant, menant quatre conversations de front avec une présence d'esprit, un à-propos merveilleux.

Après quelques instants de cette gymnastique violente, le député-ministre me conduit dans le bureau du chef du département de l'agriculture, me présente et me donne rendez-vous pour le soir. — Je pars à cinq heures pour Montréal, me dit-il. J'y passerai la journée de demain samedi et prendrai, le soir, le train pour Saint-Jérôme. Soyez à la gare, je veux vous montrer ma paroisse.

Je passe ma journée à prendre des renseignements au ministère. M. le colonel Rhodes, le ministre, m'en avait ouvert les portes toutes grandes, et rien n'est comparable à l'amabilité des Canadiens et à la promptitude qu'ils mettent à vous rendre service.

*
* *

J'ai dit que Mgr Labelle est fonctionnaire du gouvernement de Québec. Ce que je n'ai pas dit, c'est qu'il est fonctionnaire sous un ministère libéral, — vous avez bien lu, sous un ministère libéral!

J'ajoute bien vite que le mot libéral a conservé au Canada quelques-unes de ses propriétés originaires et qu'il n'a point, comme le plus souvent en Belgique, une signification exacte-

ment contraire à sa signification étymologique. C'est, en effet, M. Mercier, chef du cabinet libéral, qui a proposé ce fameux bill de restitution des biens des jésuites dont on a tant parlé récemment. C'est lui encore qui a donné satisfaction à Mgr Labelle pour la réalisation de ses idées colonisatrices. C'est lui, enfin, qui, comme je le disais plus haut, l'a appelé au ministère de l'agriculture, où il lui a donné carte blanche.

Néanmoins, en général, les conservateurs canadiens sont plus près de nos catholiques que les libéraux. Pour beaucoup M. Mercier agit en tacticien habile plutôt qu'en homme convaincu

Selon eux, il exploite l'indéniable et formidable puissance du clergé dans la province de Québec et l'on en veut fort à Mgr Labelle en certains cercles *ultramontés* — le mot est de lui — de collaborer au ministère Mercier.

J'entendais un étourneau lui en faire le reproche. Eh! s'écria Mgr Labelle, M. Mercier m'a promis et déjà donné en partie ce que j'ai, en vain, demandé aux conservateurs, avec tant d'insistance, pendant si longtemps. Vois-tu, mon garçon, les questions ne sont pas si simples à résoudre qu'elles en ont parfois l'air. Il faut les examiner sous toutes leurs faces, voir toutes les raisons. Il y en a qui voient une raison, d'autres en voient cinq, d'autres dix, quelques-uns vingt ou trente. Et ceux qui n'en voient que cinq croient presque toujours être bien plus malins que ceux qui en voient trente.

* * *

Mgr Labelle est la générosité faite homme. On m'a conté ce fait. Un protestant qui avait pour lui la plus haute vénération, le voyant courir en soutane usée jusqu'à la corde, lui fit don

un jour de vingt piastres (cent francs), afin qu'il s'achetât une soutane neuve. Comme il savait que tous les revenus du curé disparaissaient en bonnes œuvres et que plus d'une fois, l'argent réservé pour la soutane avait servi à vêtir les pauvres, il indiqua expressément que les cent francs qu'il donnait ne pouvaient être détournés de leur destination.

Le curé remercia, mais sitôt sorti de la maison, il rencontra une pauvre femme qui cria famine, alléguant le nombre de ses enfants et la difficulté qu'elle éprouvait à les nourrir.

— Et votre mari? demanda Mgr Labelle.

— Il ne travaille pas.

— Dites-lui de ma part que c'est un fainéant. Et tenez, ma brave femme, voici vingt piastres. Cela vous suffira pour quelques jours.

Le généreux donateur, ayant appris le fait, ne démordit pas de son idée d'offrir une soutane au curé Labelle. Il la lui offrit... mais en drap et entièrement confectionnée.

* * *

Le soir j'étais au rendez-vous. Mgr Labelle arriva au dernier moment. Le wagon fumoir était complètement occupé. Ah! çà, fait mon illustre compagnon, est-ce que nous serions menacés de ne pouvoir fumer? Allons voir plus loin. Et nous traversons successivement tous les wagons pour échouer dans une voiture pleine d'ouvriers — où l'on fumait.

Eh! les amis, y a-t-il une place ici pour nous? s'écria le curé. Tout le monde se serra. Mgr Labelle alluma sa pipe, retroussa sa soutane, découvrant des mollets extraordinairement musculeux sous des bas violets bien tirés et se livra contre sa bouffarde à une lutte véhémente.

Le curé Labelle n'est point monseigneur depuis bien longtemps. C'est peu après son arrivée ostensible aux affaires publiques que les services rendus à la cause catholique par ce prêtre éminent amenèrent Sa Sainteté Léon XIII à lui conférer le titre de protonotaire apostolique et à lui faire don de plusieurs ornements ecclésiastiques.

Ces dignités embarrassèrent fort celui qui en était l'objet. Des gens malintentionnés le desservirent auprès du cardinal Taschereau, qui, disait-on, n'avait point été consulté en cette occurrence. Le curé Labelle eut bien vite reconquis le cardinal.

— Écoutez, Éminence, lui dit-il, je porte à présent les insignes violets, mais vous savez bien que je n'y tiens guère. Ils me gêneront dans mes entournures. Ils me rendront esclave de certaines conventions. Ils me forceront à m'astreindre à des façons qui me déplaisent fort. Je ne pourrai plus me mouvoir par les rues comme je l'entends, faire ce qui me plaît, accoster les passants, parler haut des choses qui m'intéressent, je vais être bien malheureux, en somme. Et puis, c'est à vous que je dois ma nomination.

L'histoire rapporte qu'ici Son Éminence eut un vif mouvement de surprise. — Car enfin, — continua le curé Labelle, — si vous ne m'aviez pas permis d'entrer au ministère, de m'introduire dans la vie officielle, je n'aurais jamais obtenu cette distinction. Vous voyez bien qu'en somme c'est vous qui me l'avez donnée.

Le prélat sourit et fut désarmé.

Mgr Labelle est, en effet, d'une grande simplicité d'allures. Comme j'entendais autour de lui les Canadiens l'appeler les uns : Monsieur le curé, les autres : Monseigneur, je lui demandai la raison de ces différences.

— Mon enfant, me répondit-il, ceux qui m'aiment bien et me connaissent m'appellent toujours : Monsieur le curé. Je préfère cela.

Le Saint-Père a bien voulu me créer Monseigneur; je lui en suis profondément reconnaissant, mais pour mes bons Canadiens je suis resté le curé Labelle. Puis, comment voulez-vous que je fume ma bonne pipe quand on m'appelle Monseigneur?

Il y a peut-être autant de coquetterie, voire de diplomatie, que de modestie dans l'insistance que met Mgr Labelle à refuser son titre.

On ne peut d'ailleurs que lui donner raison. Il gagne à cette attitude une sympathique popularité. Et cette popularité est si profitable à la cause du bien qu'il commettrait, en la négligeant, une grosse faute.

* * *

A neuf heures du soir, Mgr Labelle, deux invités montréalais et moi arrivions à Saint-Jérôme.

Saint-Jérôme, une ville de six mille habitants, est le point terminus d'une ligne construite par la Compagnie du *Canadian Pacific,* sur les instances prolongées du hardi colonisateur qui fait l'objet de cette chronique. Bientôt, nous affirme-t-on, cette ligne traversant complètement les cantons du nord de la province de Québec sera prolongée jusqu'au lac Témiscamingue.

A la gare, une voiture nous attend, qui nous transporte en un clin d'œil au presbytère, un presbytère énorme et qui n'est pas trop grand pour les nombreux amis qu'héberge le curé Labelle.

Comme on le pense bien, le curé n'est pas souvent à la cure,

ses fonctions le retenant toute la semaine à Québec. Deux vicaires le suppléent.

Aussi est-ce une joie quand il revient. Durant toute la soirée c'est un défilé de gens qui viennent faire un bout de causette, et le dimanche soir une société de musique, dont les membres sont recrutés parmi les jeunes gens de la localité, régale de ses airs les plus entraînants les invités du curé réunis sur la terrasse du presbytère.

Cette simple et cordiale réception met tout de suite à l'aise. Dès l'entrée, on se sent en pays hospitalier. Au milieu de la première pièce, un crachoir d'un mètre carré pour le moins et tout rempli de cendres, révèle les réunions nombreuses de fumeurs. Dans la salle à manger, la table est mise comme pour un pensionnat. Cette table est largement ouverte au passant. Pendant le souper, un prêtre inconnu du curé pénètre dans la salle.

— C'est M. le vicaire de X..., fait un des assistants de Mgr Labelle.

— Soyez le bienvenu, monsieur. Veuillez vous asseoir et partager notre repas. — Ce fut tout.

Vers la fin du souper, notre hôte, qui s'est éclipsé pendant quelques minutes, reparaît le visage épanoui.

— Voulez-vous voir Mme Labelle? nous dit-il.

Les convives s'empressent, je les suis dans une petite chambre où se recroqueville dans son fauteuil à roulettes une dame, toute petite et très âgée, mais dont la physionomie est très mobile et les yeux extrêmement vifs. C'est la mère de Mgr Labelle; elle a 82 ans.

Mme Labelle est charmée de recevoir autant de visiteurs.

Elle reconnaît ses anciens amis et s'enquiert de la santé de chacun.

— Et la vôtre, madame Labelle?

— Mais elle est bonne, Dieu en soit loué, et je ne souffre guère que d'être si souvent séparée de mon petit garçon.

Le petit garçon est derrière moi, c'est Mgr Labelle qui, les yeux humides et rayonnants de tendresse, contemple sa vieille mère. Et il y a un tel effet de contraste entre cet homme puissamment vigoureux et cette vieille dame fluette, clouée en son fauteuil, dont le regard voit encore son enfant tout faiblot, en besoin de protection, mais dont la raison suit pourtant le chemin parcouru et les victoires remportées; il y a dans ce doux appel « mon petit garçon » donné à ce prêtre revêtu de hautes dignités, et dans le sourire qui l'accompagne, un tel orgueil chrétien, une telle fierté et une telle tendresse mêlés que les yeux se mouillent et qu'on pleure.

*
* *

Vers onze heures, j'étais paisiblement couché en une chambre-dortoir, comme il y en a plusieurs au presbytère, et où trois lits étaient préparés, et j'avais clos mes paupières déjà, quand le bruit de la porte qui s'ouvrit me les fit rouvrir. Une ombre noire pénétra dans la chambre.

— Qui va là? m'écriai-je.

— Dormez en paix, mon fils, me répondit l'ombre.

Je ne suis pas bien vite ému, heureusement. Je fis merci, je refermai les yeux et m'endormis.

Le lendemain, je vis au déjeuner un jeune abbé qui me regarda en riant :

— Je vous ai un peu effrayé, n'est-ce pas, cette nuit?

— Ah! c'était vous!

C'était un deuxième prêtre qui était venu loger à l'auberge de Mgr Labelle.

*
* *

— Hé! monsieur le Belge, voulez-vous goûter mon vin? interpella Monseigneur.

Il était sept heures du matin. Mais j'ai l'estomac accommodant.

Comment donc! répondis-je. Et je fis un vide considérable dans les entrailles d'un perroquet en verre bleu qui sert de carafon à la cure et dans les œuvres vives d'un jambon exquis.

*
* *

Vers neuf heures, on sonne la grand'messe. Je vais prendre place dans le banc du curé. L'église de Saint-Jérôme est très petite. C'est l'église primitive que l'on a conservée en dépit des développements rapides de la localité. Mais quelle foi, quelle piété recueillie! Comme on se sent là parmi des croyants!

Soudain le tocsin annonce un incendie. Mgr Labelle apparaît aussitôt dans le chœur — le service divin était célébré par un des vicaires — et dit simplement :

— Mes amis, le feu a pris dans le bois voisin. Le danger n'est pas grave. Mais que les hommes aillent voir. Quant à nous, nous allons continuer la grand'messe en messe basse. Le bon Dieu ne s'en offensera pas.

Les hommes courent au feu, qui est bientôt éteint, et la messe s'achève.

*
* *

Mon enfant, je vais vous montrer un coin de mon pays, me dit, après la messe, Mgr Labelle. Aussitôt il donne l'ordre d'atteler et peu d'instants après nous étions emportés sur la route poudreuse au grand trot de deux chevaux merveilleusement vifs, offerts par les habitants de Saint-Jérôme à leur pasteur

Chemin faisant, nous devisons. Il y a quelques années, me dit mon guide, Saint-Jérôme ne comptait que quelques pauvres maisons! Voyez aujourd'hui. Voici une fabrique de meubles, voici une scierie, voici la papeterie de M. Roland, extrêmement importante, et nous faisons le tour de la papeterie, très importante en effet. Mgr Labelle aurait voulu me la montrer en marche la veille, mais la paresse d'un de ses invités nous avait retenus au presbytère.

Je vais vous montrer mon nouveau cimetière, reprit le curé. Les chevaux, vivement enlevés, nous y conduisent bientôt. C'est un cimetière superbe et très vaste. Les battants de la porte sont allégoriquement taillés en forme de harpes. De petits monuments fort artistement sculptés y représentent le chemin de la croix. Il s'y trouve une représentation du Calvaire et une chapelle où l'on dit la messe.

En le quittant, Mgr Labelle jeta un dernier regard en arrière.

— C'est ici que je dormirai bientôt, fit-il avec un tranquille sourire.

— Oh! monseigneur, pouvez-vous, à votre âge, et fort comme vous l'êtes, déjà penser à la mort?

— C'est le moyen de bien vivre, mon fils!

Au retour, le curé arrête ses chevaux devant la porte d'un immense jardin.

— Voilà nos vignobles, dit-il.

— Ils sont très étendus, à ce qu'il me paraît.

— Très étendus. Et voyez-vous des grappes encore sur les vignes?

— Quelques-unes.

— C'est parfait, je vais en demander.

Quelques instants après, Mgr. Labelle rentra dans la voiture qu'il faillit faire verser en s'y hissant, et m'offrit plusieurs grappes d'un raisin vraiment bon.

— Vous ai-je dit que je fabriquais du vin? Vous en goûterez.

— J'en ai goûté.

— Il est fort passable. J'ajoute que la cure en possède de meilleur.

*
* *

L'après-midi nous allons visiter un grand hôpital que Mgr Labelle fait bâtir et nous faisons une longue promenade.

Mon hôte rêve pour Saint-Jérôme et le pays environnant un brillant avenir industriel. Il me parle des « pouvoirs d'eau » (chutes d'eau) merveilleux qui existent dans cette région, des minerais de fer, dont il me donne un superbe échantillon; du chemin de fer qui existe et des chances de réussite de toutes sortes que présente le pays pour les usiniers.

La journée s'achève des plus joyeusement et, le lendemain matin, je quitte Saint-Jérôme avec l'impression d'y avoir passé une des meilleures journées de mon voyage.

*
* *

Cette impression persiste encore aujourd'hui, assombrie pourtant par l'évocation, dans le grand cimetière, du tombeau de Mgr Labelle. Car sa prédiction s'est accomplie plus tôt que ni personne, ni lui-même n'eût pu s'y attendre.

Quelque temps après un voyage qu'il fit en Europe pour y étudier nos institutions et en faire bénéficier son pays, en même temps que pour prêcher l'émigration vers le Canada, Mgr Labelle mourut des suites d'un accident. Dans le jour et la nuit qui suivirent sa mort, les habitants de Saint-Jérôme plantèrent sur l'énorme distance qui sépare la ville du cimetière, une double haie de sapins, distants de deux en deux mètres, et le funèbre cortège qui conduisit au champ de repos le corps du grand curé, suivi de tous les paroissiens en pleurs, passa entre ces deux haies, dernier hommage de filiale reconnaissance offert, à leur bon pasteur, par les ouailles qu'il avait tant aimées.

CHAPITRE VII.

QUÉBEC.

La ville. — La langue canadienne française. — Le consulat général de Belgique. — Le libre-échange des intelligences.

Québec — 75,000 habitants, dont la plupart de race française — est la plus ancienne ville du Canada; elle date de la moitié du XVIe siècle. Elle en est aussi la plus jolie, la plus remarquable, la plus pittoresque.

Elle se divise en deux parties, bâties à des altitudes sensiblement différentes. De la terrasse de la ville haute, surplombant le fleuve Saint-Laurent, le spectacle est le plus beau qu'on puisse voir. J'entre dans Québec par un soleil superbe, les routes poudroient; les bâtiments en pierre grise se découpent avec netteté et crudité sur le fond bleu du ciel; la transparence de l'air et l'intensité de la lumière sont remarquables. Il en est presque toujours ainsi d'ailleurs en ce pays où l'on se promène la nuit avec autant de sécurité que le jour et où, signe matériel,

caractéristique de cette habituelle clarté, les voitures n'ont point de lanternes.

* * *

J'ai dit que la ville de Québec est en très grande majorité habitée par des Canadiens français. Aussi mon étonnement a-t-il été vif de n'y entendre parler que l'anglais.

Au point de vue de l'emploi des langues, il y a entre l'attitude des Canadiens anglais et l'attitude des Belges, de langue française, une curieuse analogie.

En Belgique, les Wallons ne se donnent pas la peine d'apprendre le flamand, alors que les Flamands s'exercent patiemment à parler le français; ce à quoi ils arrivent d'ailleurs pour le moins aussi bien que leurs compatriotes de la Wallonie.

Au Canada, les habitants de langue anglaise ne savent que l'anglais, tandis que les habitants de langue française prennent, tous, soin de posséder les deux langues.

Et, au Canada comme en Belgique, une partie de la population érige en supériorité le fait d'ignorer une des deux langues nationales, s'enorgueillit de s'exprimer exclusivement en une seule langue et l'impose comme langue usuelle.

Cela est si vrai qu'à Montréal, je m'entretenais habituellement en français avec un des employés de l'hôtel Winsor. Un jour il m'entendit baragouiner l'anglais, et dès ce jour il ne voulut plus comprendre la moindre phrase française.

— Vous savez l'anglais, disait-il, parlez anglais.

— Mais vous savez beaucoup plus de français que je ne sais d'anglais.

— Peu importe, je ne comprends plus que l'anglais.

Au Canada, comme en Belgique encore, ceux qui savent les

deux langues condescendent — par politesse un peu, par intérêt aussi — à admettre comme langue usuelle la langue de la minorité.

C'est pourquoi tous ceux qui vous abordent parlent anglais et donnent l'illusion d'un peuple de race anglaise. Quatre-vingt-dix fois sur cent pourtant, il suffit de la question : Parlez-vous le français? pour amener la réponse: Si je parle le français! Mais je suis Français, mon cher monsieur, je suis Canadien français.

Si bien, qu'après quelques jours d'expérience, on ne choisit plus sa langue : on parle anglais, certain d'être compris en tous cas.

* * *

On m'a demandé souvent quelle sorte de langue française on parlait au Canada.

Mon Dieu, cela dépend fort des gens qui parlent. Il en est qui parlent la langue française, la seule, la vraie, la belle. Ils sont rarissimes au Canada, comme ils le sont en Belgique et en France. Quant aux autres, ceux du troupeau vulgaire, ils parlent ce qu'ils savent, comme ils peuvent, suivant l'habitude générale.

Et les gens instruits?

Instruits de quoi? On peut être très instruit des ressources de la métallurgie ou de la politique sans être forcément un grammairien ou un littérateur. On peut être savant botaniste et savoir cultiver les fleurs de son jardin sans être à même pour cela de cultiver les fleurs de la rhétorique française. Je vous l'ai dit et ne puis que le redire : en général, la bourgeoisie parle incorrectement le français au Canada, comme en Belgique

et comme en France. Seulement elle a une façon de mal parler différente de la nôtre.

Tout d'abord la prononciation diffère. L'accent normand a été maintenu et les conducteurs de diligences vous disent encore : Veuillez-vous *assoère* sur le banc de ce *chôrr*.

Ensuite la langue écrite est de l'ancien français qui, au lieu de se compléter par des mots français, créés par des écrivains français, s'est complétée par des mots de langue ou de *race* anglaise.

Un Canadien français à qui je parlais de sa langue m'affirma qu'il parlait la langue du grand siècle, la langue de Bossuet. Il ne se doutait pas de deux choses.

La première, c'est qu'il ignorait totalement ce qu'était la langue de Bossuet.

La seconde, c'est que Bossuet, s'il lui était donné de revenir parmi nous, n'aurait pas plutôt jeté un regard sur le monde ambiant qu'il se hâterait de se former une langue nouvelle plus propre à l'expression de la pensée contemporaine.

En somme, la langue française écrite au Canada — encore un coup, il est bien entendu qu'il s'agit de la langue usuelle — se ressent de deux tares.

Une tare originelle due à l'éducation et à la profession dominante des premiers envahisseurs français.

Une tare persistante et croissante due à l'influence de la langue anglaise.

La première de ces tares est incontestablement la moins grave. Que l'on emploie imperturbablement le mot *virer* chaque fois que l'on veut dire tourner, que l'on parle de *gréer* un appartement ou une maison, ce sont des détails qui disparaîtraient à la première tentative de répression.

Mais l'influence anglaise est plus déplorable. Plusieurs écrivains canadiens, déjà, sont partis en guerre et sont revenus de la bataille sinon meurtris eux-mêmes, assurément sans avoir entamé l'ennemi. *Hubert La Rue, Tardivel* dans sa brochure : L'anglicisme, voilà l'ennemi, *Oscar Dunn* dans son Glossaire franco-canadien, *Fréchette, Lussignan, Arthur Buies* dans Anglicismes et canadianismes, d'autres certes que j'ignore ont tenté la lutte, et c'est un spectacle curieux et sans équivalent en Belgique que cette croisade des chevaliers du langage français au Canada.

M. Buies, un écrivain d'esprit et de goût, s'est le plus acharné à la tâche. Assez d'autres, selon lui, s'occupent en son pays de progrès matériels. Il déplore que les connaissances et les études n'aient pas marché de pair avec l'élargissement des canaux, le développement du chemin de fer, avec la création d'industries diverses et l'ouverture de voies nouvelles à l'activité humaine sous des formes indéfiniment variées.

Le spectacle des expressions, des phrases, des paragraphes entiers non seulement antifrançais et barbares, mais absolument incompréhensibles et indéfinissables qui s'impriment tous les jours dans nos journaux, déclare-t-il, m'a fait jeter un cri d'alarme que je voudrais faire retentir dans toutes les oreilles et dont l'écho devrait arriver dans toutes les institutions et maisons d'éducation du pays.

L'honorable écrivain supplie le lecteur de sa brochure de se bien pénétrer des dangers réels et redoutables de la situation, de bien se persuader que le baragouin que parlent les Canadiens fait d'eux « des déclassés ou plutôt des *inclassables* au milieu des autres peuples, et que, s'ils ne se décident pas enfin à parler le français comme il l'est communément partout,

ailleurs, — pour Dieu! monsieur Buies, pendant que vous y êtes, demandez donc davantage! — à rendre leurs pensées intelligibles, à leur donner des expressions claires, nettes et rationnelles, ils doivent s'attendre à toutes sortes d'humiliations et à des déboires bien cruels pour leur amour-propre. Il faut, conclut notre censeur, nous résoudre à parler un français réel et non pas, sous la dénomination pompeuse de français, un anglais travesti, corrompu; une forme interlope, également étrangère à la nature des deux langues. »

L'habitude constante et régulière de ces deux langues les pervertit toutes les deux — et surtout celle qui se trouve dans un état d'infériorité, — car, dit encore M. Buies, « le commerce, l'industrie, la finance, les arts, les métiers et jusqu'à l'éducation, jusqu'aux habitudes, tout est anglais. On dit bonjour en anglais. On se mouche dans la même langue. »

Aussi les expressions anglaises, les mots anglais francisés, les tours anglais sont-ils désastreusement abondants. L'expression anglaise très élastique *in connection with* est traduite littéralement par *en rapport avec*. « La cour de l'échiquier, lit-on dans un journal, viendra siéger à Québec le 27 pour entendre une vingtaine de réclamations en rapport avec la construction de l'embranchement Saint-Charles. »

Pas d'admission sans affaires, est-il affiché sur certaines portes. Cela veut dire que l'entrée est interdite à ceux que leurs affaires n'amènent pas dans la maison.

Le mot *contracteur* est employé pour entrepreneur; *aviser*, pour donner un conseil; l'expression *en opération*, pour en exploitation ; on dit *prendre un serment* pour prêter un serment; *clairer* (de *to clear*), pour débarrasser, délivrer ; *passer des remarques*, pour faire des observations ; *faire des apolo-*

gies, pour faire des excuses; *payer une visite*, pour faire une visite; *ingénieur* pour mécanicien, ce qui m'obligeait, pour obtenir quelque considération, à me faire appeler *civil engeener:* ingénieur civil; *procédés* pour procédure, comme si l'on confondait égards avec huissiers. *Trouble* est usité dans le sens de peine. Ainsi, l'on dit : Voici vingt sous pour votre *trouble*. Je vais-vous *troubler* pour le sucre, cela veut dire : Passez-moi le sucre. On dit encore *économiser son trouble* pour s'épargner de la besogne.

Dans ce charabias, *donner sa résignation* signifie donner sa démission. A qui diable, s'écrie à ce propos M. Buies dans un élan de comique indignation, à qui diable voulez-vous donner ça, votre résignation? Vous en avez donc trop, ou bien jugez-vous qu'elle soit inutile, elle qui seule peut vous aider à supporter vos chagrins dans cette vallée de larmes où le carême revient systématiquement tous les ans!

L'impitoyable aristarque dénonce encore l'abus de la majuscule, qui est une épidémie anglaise, de la majuscule, l'indice le plus irrécusable de la prétention, de l'orgueil sot, de la boufissure et de la suffisance. — Ohé! messieurs de la Décadence!

Il signale les expressions *se rappeler de*, pour se souvenir de; *marier*, pour épouser. — Ohé! messieurs de Belgique et de France! Il vitupère l'emploi du passif, forme essentiellement anglaise : *Nous sommes informés de New-York*, disent les journaux. Il pleure sur l'abus de certaines prépositions ridiculement absorbantes : *comme*, par exemple : un tel a résigné *comme* maire.

La proposition *pour* aussi : nos rues, écrit un journaliste montréalais, sont d'un mal tenu remarquable *pour* le principe... Partout une boue que ça fait plaisir à voir *pour* la quantité.

Enfin il flétrit l'abus du féminin et du pluriel. A le croire, on dirait assez couramment au Canada : *une belle hôtel, de la bonne argent, une grande escalier, une grosse oreiller, une large intervalle, une grande espace, la grande air*, etc. Dans tous les actes notariés, on parlerait *des argents*. L'extrait de journal suivant serait authentique : « Le gouvernement ayant été informé d'une manière croyable que des fraudes avaient été commises en rapport avec les dépenses des argents de colonisation... »

Mon Dieu, qu'a-t-il bien pu faire, le gouvernement, après avoir été, en ces termes, informé de pareilles choses?

***

Il est bien amusant de lire les annonces d'un journal canadien français. Les épiceries, merceries, etc., s'appellent : *marchandises sèches*, du *dry goods* anglais. Les vêtements s'appellent *hardes*, mot français qu'on n'emploie plus guère que dans l'acception de vieux vêtements, usés jusqu'à la corde. Une annonce révèle des remèdes surprenants pour les maladies de rognons. J'avoue que celle-ci m'a particulièrement réjoui. J'avais jusqu'alors rarement pensé à mes rognons et aux troubles qu'ils pouvaient jeter dans mon économie. Braves et honnêtes rognons! Ils fonctionnaient sans que j'en soupçonnasse l'existence, et jamais ils ne m'avaient donné l'occasion de leur adresser le moindre reproche. O mes rognons, que je vous remercie!

***

M. Buies et ses compagnons de guerre exagèrent-ils? Pas beaucoup, je pense. Les Canadiens français qui veulent con-

server leur langue d'origine et qui en toutes occasions en revendiquent fièrement l'usage légitime doivent prendre bien garde de ne pas en arriver à défendre un patois dont on ne saurait dire s'il est anglais ou français.

L'anglicisme, voilà l'ennemi, disait Tardivel. Il avait bien raison.

*
* *

C'est à Ottawa qu'est établi le consulat général de Belgique au Canada. Mais provisoirement et pour quelques mois encore, M. Van Bruyssel réside à Québec.

Je l'ai trouvé fort préoccupé d'assurer là-bas, à notre Belgique, une réputation et une place qui fussent plus en rapport avec son importance scientifique et industrielle qu'avec l'étendue de son territoire.

Grâce à son intelligente initiative, il existe à Montréal un comptoir belgo-canadien. Plusieurs de nos compatriotes se sont syndiqués pour en supporter les frais et y ont mis en dépôt des échantillons de leurs produits. Malheureusement le syndicat est fermé, c'est-à-dire qu'il ne favorise la vente de ses produits qu'à un seul homme par industrie. D'excellents résultats ont été obtenus déjà et plusieurs commandes importantes ont été faites en Belgique.

J'ai rencontré aussi, à Québec, M. Macquet, un ingénieur de notre corps des ponts et chaussées, prêté, il y a quelques années, par le gouvernement belge au gouvernement canadien, à l'effet d'organiser le service des ponts et chaussées dans la province de Québec.

M. Macquet dirigeait le service qu'il a organisé, à la grande

satisfaction de tous, sauf, peut-être, de quelques Canadiens aspirants budgétivores qui lui reprochent de prendre une trop belle place dans l'administration de leur pays.

Aujourd'hui, M. Macquet a repris ses fonctions en Belgique.

*
* *

Nous causions, M. Macquet et moi, de la mission qui lui est confiée et nous pensions que ce serait une idée vraiment heureuse et productive, pour tous les gouvernements, d'envoyer à l'étranger pendant quelques années de jeunes fonctionnaires intelligents.

Des docteurs en droit ou en sciences, des ingénieurs surtout appartenant aux divers pays parcourraient le monde. Je dis des ingénieurs *surtout*, parce que ce sont eux qui possèdent les connaissances préliminaires les plus aptes à faciliter la compréhension des choses du monde matériel et que, d'ailleurs, il n'est pas interdit à l'ingénieur de pénétrer le monde moral. Ces envoyés iraient aux Indes, au Japon, en Amérique, dans les différents pays d'Europe, un peu partout. Ici, ils recueilleraient la science d'une industrie dont ils pourraient plus tard faire bénéficier leur patrie. Là, au contraire, ils utiliseraient la science, qu'ils ont acquise ailleurs, à l'exploitation de ressources naturelles ou commerciales non encore exploitées, à la solution de problèmes locaux. Plus loin encore, ils appelleraient les services des hommes et des productions de leur patrie, partout où leur intervention serait efficace. Ils rendraient ainsi d'inappréciables services, aussi bien à ceux qu'ils serviraient provisoirement, qu'au pays d'origine où ils retourneraient plus tard.

Ils acquerraient par leurs pérégrinations dans l'espace la

somme de connaissances que d'autres acquièrent par leur marche dans le temps. Alors que l'expérience n'est habituellement l'apanage que des gens âgés; que, forcément, humainement, elle entraîne avec elle l'usure fatale de l'organisme, le désenchantement général, la défiance et le manque désastreux de toute initiative, — un pareil système donnerait aux administrations de chaque pays un corps viril et entreprenant de fonctionnaires *jeunes, doués d'expérience*. Et à côté du libre-échange des produits matériels, je pense que ce libre-échange des hommes et des intelligences servirait puissamment la civilisation.

CHAPITRE VIII.

SHERBROOKE.

Les cantons de l'Est de la province de Quebec. — Sherbrooke. — Un rappel du pays. — La justice au Canada. — Les agriculteurs belges dans les cantons de l'Est. — *Boom* et *Collapsion*. — Le dimanche américain.

Sherbrooke est la principale ville de ce qu'on appelle les *cantons de l'Est de la province de Québec*, lesquels cantons, comprenant neuf comtés peuplés de 200,000 habitants, offrant à l'émigrant belge des ressources sérieuses, ont eu dès le début de mon séjour au Canada, le privilège de ma visite.

La population de Sherbrooke est de 10,000 habitants à peu près, de langue française en grande majorité, bien que les cantons de l'Est aient été peuplés, à l'origine, par des colons anglais.

Au point de vue de l'industrie et de l'agriculture, ces cantons de l'Est sont fort remarquables. Le sol, généralement léger, produit des céréales, des fruits et des légumes. Il y existe de vastes pacages, précieux pour l'élevage du bétail et les

industries qui en sont la conséquence. Récemment, on y a découvert des minerais de fer et de cuivre, et au cours d'une visite que je fis dans l'après-midi du dimanche dans la propriété du notaire Archambault, mon guide, le propriétaire de l'immeuble, me montra quelques gisements auxquels j'empruntai divers échantillons. Il n'est pas douteux qu'il y aurait profit à exploiter ces mines, étant donnée la situation spécialement heureuse qu'occupe Sherbrooke au point de vue des relations commerciales.

Il existe aussi dans cette région d'importants filons d'amianthe incrustés dans la serpentine. Plusieurs de ces filons sont exploités.

Les principales rivières des cantons de l'Est sont la rivière *Chaudière*, le *Saint-François*, la rivière *Nicolet* et celle de *Bécancour*. On fait descendre par ces divers cours d'eau une quantité considérable de pièces de bois, car le pays est riche en forêts superbes. L'aspect qu'il revêt varie à l'infini, mais il est généralement caractérisé par des terrains montagneux et onduleux. On y remarque surtout des collines à pente douce couvertes d'un bois franc de bonne qualité et constituées par un sol très productif, bien que les bords de plusieurs rivières soient encaissés dans de vastes bas-fonds d'un sol sablonneux et pierreux.

*
* *

A la rédaction du principal journal de la localité : le *Pionnier de Sherbrooke*, où je me rends en débarquant dans la ville, je rencontre M. Chicoyne, propriétaire du journal. — M. Chicoyne, au moment de mon voyage conseiller municipal de Sherbrooke et qui, depuis, a été nommé maire, est un fort aimable homme.

Après les salutations obligatoires, il me met en mains une collection du *Journal de Bruxelles* qui vient de lui parvenir par le dernier courrier. Et j'éprouve le plus grand plaisir à la parcourir. C'est un peu de l'atmosphère de mon pays qui m'arrive. On parle de mes amis là-dedans. Chaque fait divers évoque, par le décor qu'on lui donne, une rue de Bruxelles, un coin de Belgique. J'y vois qu'on turlupine mon rédacteur en chef, le baron de Haulleville, à propos de la revue de Mme Adam. Je ris à ses réponses, datées d'un coin de forêt où il se repose, si particulières de dédain mêlé de confraternelle charité. Je parcours aussi la partie du journal où l'on polémique contre les adversaires politiques, — et combien tout cela, vu de là-bas, me paraît ridiculement puéril !

* * *

M. Chicoyne me fait visiter la ville. Sherbrooke, dont le nom vient d'un ancien gouverneur général du Canada, est une petite ville intéressante, très accidentée, ravissante à voir avec son quartier anglais formé de pimpantes et verdoyantes villas, ses rues activement commerciales, ses quelques monuments d'un style quelconque, son marché bâti sur un plan extraordinairement incliné.

Elle est frappante surtout par les occasions qu'elle tend aux industriels, occasions qui résultent d'une part de la façon dont elle est desservie par les chemins de fer, d'autre part de l'abondance et de la richesse de ses chutes d'eau.

Là bas, on les appelle *pouvoirs d'eau* : encore l'influence de la langue anglaise.

Plusieurs chemins de fer y passent et relient Sherbrooke à

tous les centres de l'Amérique et du Canada. Le *Canadian Pacific*, le *Grand Trunk*, le *Boston and Maine Company*, le *Québec-Central*, d'autres compagnies encore ont des stations dans Sherbrooke.

La ville est arrosée par deux rivières : la rivière *Magog* et le *Saint-François*, qui se rejoignent sur son territoire.

Pour une longueur de 800 mètres à peine, une différence de 40 mètres est rachetée par sept chutes superbes, capables d'une énergie considérable qui, jusqu'à présent, n'est utilisée que pour une faible partie. Plusieurs usines, filatures, scieries, manufactures diverses sont échelonnées au long de ces chutes et elles y prospèrent. D'autres usines s'ajouteront bientôt à celles qui existent.

Un Sherbrookois me montrait au pied de la dernière chute un grand terrain. Voilà, me disait-il, qui serait à prendre pour un industriel intelligent. Quelques turbines mettant à profit cette force hydraulique auraient vite fait d'actionner ses machines. Et regardez en face, de l'autre côté du Saint-François, cette immense quantité de terres propres à l'agriculture et qui, actuellement, pourraient être achetées à fort bon compte.

— Je les vois.

— Eh bien, entre l'endroit où serait l'usine et ces terrains, on projette de jeter un pont sur le Saint-François. Les plans sont faits. La construction de ce pont, d'une part, l'installation d'une usine, d'autre part, assureraient aux terrains que vous voyez une extraordinaire plus-value. On les céderait à la population industrielle attirée par l'usine. Il se formerait là un centre autour duquel un grand nombre de gens se grouperaient nécessairement. Et, ajoutait mon interlocuteur en s'animant, on

gagnerait gros sur l'achat de ces terrains, on déterminerait un *Boom !*

— On déterminerait... vous dites?

— On déterminerait un *Boom !* Déterminer un Boom, c'est attirer par une cause quelconque : la création d'une usine importante, l'entreprise d'une exploitation industrielle, une grande affluence d'individus sur un espace de terrain dont on décuple ainsi la valeur. Quand la cause est sérieuse, l'opération ne rate jamais.

J'ai recueilli plus tard à Chicago des explications complémentaires sur ce phénomène. Il est au plus haut point intéressant d'assister à la détermination d'un Boom en Amérique.

L'occasion qui se présente en un point précis de la contrée est soudain comme hissée au sommet d'un phare et vêtue de lumière. De très loin elle accroche les yeux de tous les chercheurs d'aventures. Tout aussitôt la prometteuse lueur déclanche les idées dans les cerveaux, les désirs naissent, les audaces s'ébranlent, les timidités hésitent et leur emboîtent le pas. Le joueur qui est au fond de tout Américain s'éveille. Alors les aventuriers, les voraces, les naïfs, les habiles partent des extrémités du cercle et convergent vers le centre pour se ruer, terribles, à l'assaut du veau d'or. La terre en un certain endroit vaut 1 franc le pied carré au matin, 100 francs à 3 heures de l'après-midi, 1,000 francs au soir. La hausse croît selon la cause déterminante du Boom. Est-ce de l'or que l'on a découvert? de l'argent? des pierres précieuses? autant varient les cours. On voit des gens partir misérables le matin et revenir riches le soir. C'est la Bourse dans toute son horreur, c'est un jeu de fous!

Parfois, après le *Boom,* il y a la *Collapsion.* La lueur qui

attire les badauds s'est éteinte; la période de fièvre est terminée.

Que vaut en réalité la terre si chèrement payée?

Alors, à partir d'un certain moment indiqué par une révélation imprudente, par une éclaircie de raison, par une manœuvre des joueurs malins, voilà que rapidement s'arrêtent tous les chercheurs de fortune, les uns à temps et après avoir réalisé des bénéfices fabuleux, les autres trop tard, après avoir acheté au prix de toutes leurs économies, un lot qui n'en représente guère la valeur. — L'échafaudage si promptement élevé croule et s'affaisse. De là le nom tiré de l'anglais attaché à cette deuxième période de la vie d'un Boom : la Collapsion.

Il n'arrive pas toujours cependant qu'un Boom soit suivi d'une Collapsion. En effet, l'entreprise entrevue peut être menée à bien par les premiers acheteurs, qui en retirent les excellents profits y attachés. Et, à vue de nez, le Boom que l'on aurait déterminé dans Sherbrooke sur le Saint-François n'eut probablement pas entraîné une Collapsion.

Le raisonnement de mon interlocuteur était bon.

* * *

M. Chicoyne m'avait confié au vétérinaire de Sherbrooke, non que je fusse malade, comme j'en entends faire la supposition par quelques personnes spirituelles, mais parce que ce vétérinaire — un fort gentil garçon — s'offrait à me mener voir la partie de la ville qu'on ne m'avait pas encore dévoilée.

Au moment où nous passons devant la prison, mon guide aperçoit un prisonnier à l'une des fenêtres et lui fait un amical signe de la main.

— C'est un pauvre homme, me dit-il; voulez-vous m'accompagner? nous irons le saluer.

— Bien volontiers!

Nous sonnons, nous entrons. C'est une prison très proprement tenue, où il y a de l'air et des fleurs.

Nous arrivons près du prisonnier, enchanté de recevoir une visite. Il est là, me dit-on, pour avoir manqué de prudence. Il a acheté une terre sans se faire remettre les titres de propriété nécessaires. Le vendeur a contesté l'achat et, comme notre homme s'obstinait à garder ce qu'il croyait être son bien, on l'a expulsé et mis en prison.

Il n'y est d'ailleurs pas trop à plaindre, et la morale de cette histoire est qu'au Canada — comme partout — il est bon de prendre ses précautions en affaires.

* * *

Chaque commune, ville ou village pourvoit à l'entretien de sa police; cette police n'est guère abondante. Les statistiques judiciaires relatent bien quelques méfaits dans les grandes villes, mais, dans les campagnes, ces méfaits sont très rares. Les prisons sont loin d'être occupées et la sécurité est telle que, la nuit, la plupart des habitants laissent leurs portes entr'ouvertes.

Précisément à l'époque où j'étais à Sherbrooke, on parlait d'un criminel qui devait être jugé dans la prochaine session. C'était un fort détestable humain, accusé de meurtre doublé d'inceste. Et comme le rappel de ce cas, exceptionnel, partout heureusement et surtout au Canada, secouait d'horreur l'honorable juge qui m'en parlait, j'eus la curiosité de lui demander s'il ne considérait pas ce misérable comme un détraqué et si l'avocat n'allait pas invoquer l'excuse d'un trouble cérébral,

plaider l'irresponsabilité, ainsi qu'on ne manquerait pas de le faire en Europe.

— Ce serait l'avocat que nous jugerions irresponsable et fou, me répondit le juge en souriant. Nous n'en sommes pas encore à vos théories de pays épuisés, nevrosés et détraqués. Nous sommes tout en muscles et, j'ose le dire, en bon sens. Si l'homme est jugé coupable, soyez assuré qu'il n'échappera pas à son châtiment.

Au Canada, l'accusé choisit sur la liste les jurés par lesquels il désire être jugé. Il faut l'unanimité des votes pour qu'il y ait condamnation. Si une première fois l'unanimité fait défaut, la cause est remise à six mois et confiée à d'autres juges. L'accusé n'est libéré que lorsque, pour la troisième fois, les juges ne sont pas unanimes à le déclarer coupable.

On cherche à corriger le prisonnier bien plus qu'à le punir. Une instruction élémentaire est donnée aux détenus qui le désirent et un métier utile est enseigné à la plupart d'entre eux.

Par sa bonne conduite, un prisonnier peut obtenir une réduction d'un sixième de sa peine, et à l'expiration de son temps, on lui donne des vêtements, une petite gratification et on paie les dépenses de voyage qui lui sont nécessaires pour réintégrer ses foyers.

* * *

Chez le juge, ou plutôt dans son cabinet, je rencontre un paysan originaire des environs de Ninove, établi avec ses frères dans les cantons de l'Est et fort content de son sort. Sa famille possède à présent une grande ferme en plein rapport.

Le premier mot de ce brave homme quand il m'est présenté, est pour me demander : Es-tu Flamand, monsieur? Et comme

je réponds négativement, il parait fort peiné. Je ne représente pas pour lui toute la patrie!

Il y a plusieurs Belges à Sherbrooke. Un d'eux, M. Vekeman, qui a beaucoup prêché en Belgique l'émigration vers le Canada, est attaché à la rédaction du *Pionnier*.

Au *Magog-House*, où je suis descendu, j'ai rencontré encore un Luxembourgeois, ancien ouvrier, attaché à l'administration des chemins de fer de Belgique.

Il s'est fait là-bas loueur de voitures et réussit à merveille.

En Belgique, me dit-il, je serais encore un ouvrier. Ici je suis mon maître. J'ai un nombreux ménage, une femme et plusieurs enfants que je puis honorablement entretenir.

*
* *

Seigneur, préservez-moi, préservez ceux que j'aime,
Frères, parents, amis et mes ennemis même,
Dans le mal triomphants,

de jamais devoir passer un dimanche à Sherbrooke ou en tout autre point du Canada et des États-Unis sans s'être préalablement assuré, soit une occupation, soit de joyeux compagnons.

Un dimanche au Canada!

Figurez-vous un professeur de mathématiques moyennes, un philosophe allemand, un dindon sans nouvelles de sa famille, une ruine sans touristes ou un touriste sans ruines, le prince de Bismarck éloigné du pouvoir, un sinologue en conférence avec un orientaliste, un colombiphile héritant d'une grammaire sanscrite, M. Du Locle lisant la *Salammbô* de Flaubert, tous ces personnages, ces bêtes et ces choses ne vous donneront pas une idée suffisante de l'ennui que distille un dimanche au Canada.

On connaît l'horreur des dimanches en Angleterre; j'en appelle à un mien ami, avec qui je me trouvais à Londres un dimanche matin par un prestigieux soleil et dessus une asphalte qui rayonnait formidablement la chaleur et la rendait asphyxiante.

— Oh! suppliait l'ami, n'est-il par un bar où nous puissions étancher notre soif?

— Les bars sont fermés, répliquai-je stoïque. Il faut attendre.

— Ils ne sont point si fermés, brâma mon pauvre compagnon, qu'ils ne s'entr'ouvent aux assoiffés discrets. Les portes sont entre-bâillées. C'est bien l'hypocrisie anglaise. Poussons-les, tu verras.

Hélas! ce n'était pas de l'hypocrisie, les portes étaient bien fermées. Mais vers 2 heures, après les offices, nous fîmes soudain irruption, Regent street, au restaurant français, chez Nicole, où nous bûmes, nous bûmes!

Il est bien vrai qu'à 3 heures les portes se fermaient pendant les offices de l'après-midi et qu'on nous mit dehors. Mais elles devaient se rouvrir à 6 heures et rester ouvertes jusqu'à minuit.

A 5 heures 45 minutes, nous faisions queue dans le corridor du café.

En Amérique, au Canada, il n'y a pas de trêve. De samedi à minuit au lundi matin toute besogne cesse, les lieux publics restent fermés et l'étranger se meurt de tristesse.

C'est très beau pour les gens du pays, cette observance du dimanche. Il est bon qu'il y ait un jour de repos que l'on préserve d'être un jour de bamboche, où l'on assure aux citoyens une salutaire retraite à l'intérieur de la famille, où l'on puisse

se retremper en vue des labeurs de la semaine, où l'on oublie le tracas des affaires sans pour cela le remplacer par le tapage de la taverne. Et la loi qui érige en règle le réconfortant usage du dimanche familial, pour être d'une tutelle un peu bien exagérée et humiliante à certains degrés, est une loi bienfaisante.

Mais l'infortuné voyageur!

Je suis à Boston. A midi, je demande à la table de l'hôtel *Joung*, où je suis descendu, un verre de vin qu'on me refuse avec indignation, un verre de bière qu'on me refuse avec pitié. Après avoir arrosé mon repas d'eau d'Appolinaris, je rentre dans ma chambre et je sifflote un air sans prétention.

Je n'avais pas expulsé trois mesures qu'on frappe à ma porte. J'ouvre. Qu'est-ce?

C'est dimanche aujourd'hui, il ne faut pas *faire de tapage*.

M. Larivière, ancien ministre, député canadien français pour le Manitoba, m'a dit, à Winnipeg, la triste aventure de M. de Molinari, descendu en je ne sais plus quel hôtel, un samedi soir.

Dès le matin du dimanche il voulut sortir pour s'en aller visiter la ville et demanda une voiture.

— Il n'y a pas de voiture le dimanche.

— Ah! ça, il faut donc rester à l'hôtel toute la journée.

— Il le faut, à moins que vous ne cheminiez à pied.

— Soit! Nous allons donc faire une partie de billard.

— On ne joue pas au billard le dimanche.

— Vous dites?

— Il est défendu de jouer au billard le dimanche.

— Il faut donc se résigner à fumer des pipes et à boire.

— Vous fumerez des pipes si vous avez pris la précaution

d'acheter du tabac hier. Quant à boire, il faut y renoncer, on ne peut vous servir.

— Enfin, s'écria M. de Molinari éploré, si l'on ne peut plus boire, on peut bien tout de même...

Et il se dirigea vers la cour. Mais quelqu'un de l'autre côté maintenait la porte.

Et M. de Molinari, anéanti, revint s'affaler sur un fauteuil.

— Ah! soupira-t-il, le dimanche on ne peut plus même...

— Chut! interrompit quelqu'un, on n'emploie pas de pareilles expressions le jour du Seigneur.

* * *

Je revenais de New-York en Belgique par le *Penland*, de la *Red Star Line*. La Red Star Line est une ligne belge, flottant sous pavillon belge, ce qui faisait qu'à bord nous pouvions nous considérer comme étant en Belgique, et presque tous les passagers étaient de religion catholique.

Or, il existe sur ces navires des jeux spéciaux. Une sorte de damier dont chaque case correspond à un numéro est tracé à la craie sur le plancher du bord. Et, au moyen de râteaux, on pousse vers ces cases des disques ou palets en bois.

Ce jeu constitue sur mer une grande distraction et nous nous en amusions fort. Or, le dimanche, comme on demandait au menuisier de tracer le damier et au steward de nous apporter palets et râteaux, ils nous répondirent : C'est dimanche aujourd'hui !

— Oui, mais nous sommes à bord, en Belgique.

— Le capitaine ne permet pas que l'on joue le dimanche!

Le capitaine était un Allemand protestant et mesquin plus qu'il n'est permis de l'être.

Le soir, nous nous vengeâmes. Après un plantureux dîner, je proposai d'organiser un concert et je soudoyai un fort aimable Italien qui, sans musique sous les yeux, fit semblant d'accompagner les *Rameaux* de Faure, qu'il ne connaissait pas, pendant que moi, qui ne les connaissait guère plus, faisait semblant de les chanter.

Nous fîmes semblant quant à l'air et à la mesure seulement, parce que quant au bruit!... Le capitaine, qui s'est obstiné à ne pas sortir de sa cabine, en a dû frémir. Et les passagers ont rarement ri d'aussi bon cœur. Ce n'est pas l'effet que Faure avait cherché, mais enfin on chante comme on peut et c'est déjà fort louable de réjouir ses contemporains.

Attrape, capitaine!

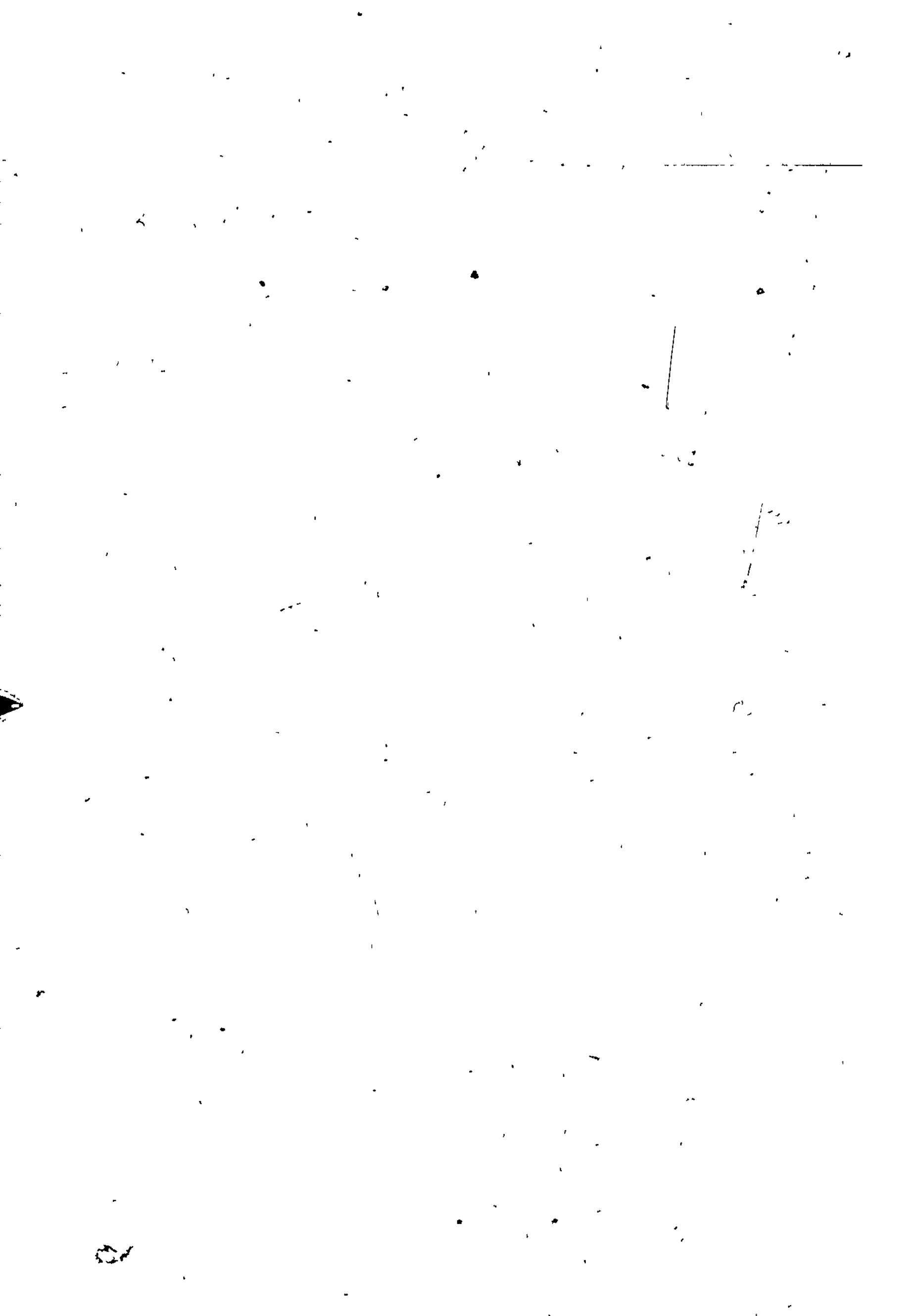
Très sérieusement, il y a là abus d'autorité ou de caprice. Il ne faudrait pas oublier que nous subsidions à cette époque la *Red Star Line* et qu'elle était recommandée à nos compatriotes.

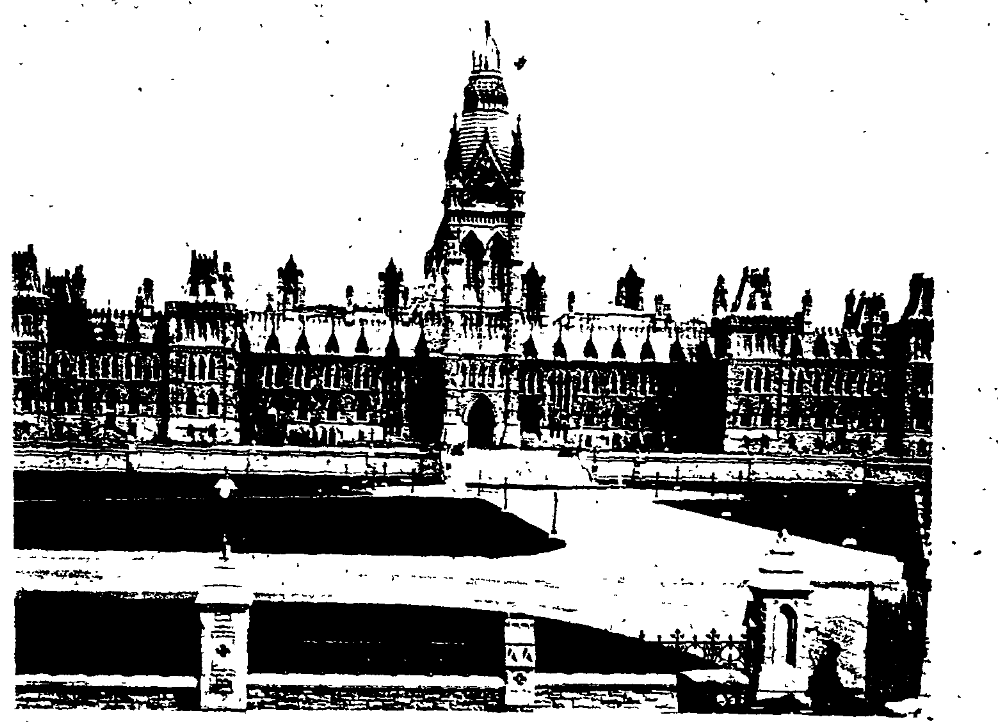
Que les protestants pratiquent leur religion comme ils l'entendent, rien de mieux. Mais que le dimanche, à bord, ils envahissent le salon pour y chanter leurs hymnes, qu'ils expulsent les autres passagers et qu'ils nous empêchent de jouer aux palets sur le pont, cela dépasse les bornes.

Réjouissons-nous-en, notre Dieu n'est pas si sévère que cela!

Le train ordinaire quittant Halifax pendant la nuit, ne partant pas le dimanche, j'ai dû, le lundi, prendre congé de Sherbrooke plus tard que je ne l'espérais et j'ai manqué la bonne correspondance pour Ottowa.

Honni, trois fois honni soit le dimanche américain!





LE PALAIS DU PARLEMENT A OTTAWA.

CHAPITRE IX.

OTTAWA.

Origine de la ville. — Le Parlement fédéral. — La bibliothèque. — La chambre des communes. — Le système gouvernemental du Canada. — Le régime électoral. — Les parlements provinciaux. — De l'appréciation des hommes en Amérique. — M. Van Horne, le président du « Canadian Pacific Railway ». — L'administration canadienne. — Les scieries à vapeur de Hull.

De Montréal à Ottawa, il y a près de 200 kilomètres, franchis en un peu plus de trois heures par le chemin de fer du Canadian Pacific.

Ottawa, capitale de la puissance du Canada, est située dans le comté de Carleton, province d'Ontario, à la jonction de la rivière Rideau et de la rivière Outaouais (en anglais Ottawa). On y accède de tous les points de la puissance par de nombreuses lignes de chemin de fer : le *Canadian Pacific*, le *Grand Trunk*, le *Canadia Atlantic*, le *Saint-Laurent et Ottawa*, le *Toronto and Quebec railway* et par voie maritime, sur les beaux steamers de *Ottawa River navigation Company* et sur les

bateaux plus modestes du *Canal Rideau*, entre la ville et le lac Ontario.

La rivière Outaouais ou Ottawa, sur la rive gauche de laquelle la ville est située, est une des plus importantes de ce magnifique réseau fluvial qui couvre le Canada tout entier; elle a pour principaux affluents les rivières du Nord, la rivière Rouge, les rivières Petite Nation du Nord et du Sud, les rivières du Lièvre, Gatineau, Rideau, Madawaska, Bonnechère, Coulonge, Petewaska, Block, du Moine, Mattawa et la rivière de Montréal.

Le nom primitif de la ville était By-town, du colonel By, ingenieur royal chargé par le gouvernement de faire ouvrir sur la rivière Rideau un canal militaire destiné à relier la rivière Outaouais avec le fleuve Saint-Laurent, à Kingston, en évitant la ligne frontière de ce fleuve. Les travaux, commencés en 1829, furent terminés en 1831; c'est à cette époque que commença la prospérité de la ville. En 1847, Bytown renfermait 5,000 habitants En 1853, on y commençait des travaux pour la construction d'un chemin de fer, — on voit que le Canada était en avance sur presque tous les pays d'Europe, — et en 1854, la petite ville de Bytown obtenait une charte qui lui conférait le nom de « cité d'Ottawa ». La population était alors de 10,000 habitants, dont un tiers au moins d'origine canadienne française.

Enfin, en 1858, la reine Victoria, en présence de la concurrence et de la jalousie des trois grandes villes Québec, Montréal et Toronto; lassée des intrigues auxquelles se livraient les députés de ces diverses cités pour obtenir qu'on y établit le siège du gouvernement fédéral, choisit la cité d'Ottawa pour être la capitale de la puissance.

Alors commencèrent d'immenses travaux pour la construction des édifices du Parlement et des divers ministères. L'activité industrielle et commerciale s'aviva dans la ville, aujourd'hui fort belle et qui possède 40,000 habitants. Depuis 1885, elle est éclairée à l'électricité et l'éclairage par lampes à incandescence est très généralement usité dans les maisons particulières.

Ottawa possède 26 églises, dont 7 églises appartenant au culte catholique romain, plus une grande et coûteuse baraque pour l'Armée du salut, une belle salle d'opéra et une salle de concerts; des rues larges, plusieurs grands hôtels, dont le *Russel House*, de grands monuments publics, tel que l'hôtel des postes, un superbe aqueduc, deux ponts énormes, d'aspect monumental, qui réunissent la haute et la basse ville, enfin et surtout les bâtisses du Parlement et des ministères.

Le style général de l'architecture du Parlement est imité du gothique du XIIe siècle. Les matériaux principaux employés pour la construction consistent essentiellement en des grès durs de couleur crème provenant du canton de Nepeam. Les ornements, escaliers, pignons, etc., sont en pierre de taille. Les dessins des fenêtres sont relevés par des encadrements en pierre rouge de Potsdam. Le marbre des colonnes est tiré des célèbres carrières d'Arnprior et du Postage-au-Fort, et les bois utilisés, sauf le chêne, proviennent des diverses localités de l'Outaouais. Tous les matériaux sont donc empruntés aux ressources naturelles des environs d'Ottawa. Ces magnifiques édifices ont coûté de 25 à 30 millions de francs.

Dans le bâtiment central sont le Sénat et la Chambre des communes. Le toit vitré à travers duquel la lumière est admise est supporté par de nombreuses colonnes en marbre.

A l'arrière de la tour centrale, mesurant 80 mètres de haut,

est un dôme, haut de 30 mètres, sous lequel est construite la bibliothèque aménagée sur le plan de la bibliothèque du *Britisch Museum* à Londres. La salle est circulaire et les installations sont faites pour le plus grand confort des lecteurs. Des escaliers de fer ajouré se continuent, aux deux étages, en galeries, contournant les tronçons de secteurs aux parois desquels sont disposés les rayons qui supportent les livres. A chaque étage, entre deux bastions chargés de livres, des tables sont disposées, de même que dans les salles du rez-de-chaussée. Cette bibliothèque est très bien fournie et contenait à l'époque où je l'ai visitée, un grand nombre de livres récemment parus en France.

En revenant d'avoir visité la bibliothèque, je jette un regard dans la Chambre des communes, où les sièges pour les deux partis (dénommés, comme ici, conservateur et libéral) sont disposés en face les uns des autres, le président étant assis à l'extrémité de l'axe qui les sépare, tandis qu'à l'autre extrémité de cet axe se tient l'huissier chargé de l'expulsion des turbulents.

Sur le chemin de la bibliothèque à la Chambre des communes, je traverse de larges corridors aux murs desquels sont appendus les portraits des anciens présidents du Parlement. Tous sont sévèrement vêtus de drap noir, sauf l'un d'eux dont la robe est faite d'étoffes soyeuses et satinées. Mon guide me raconte que, lorsqu'on découvrit ce portrait, un des plus spirituels adversaires du modèle eut ce joli mot : « Ce que c'est que le naturel ; trop de soie, décidément trop de soie! » Le président représenté s'appelait Cauchon.

J'ai visité aussi, dans les bâtiments du ministère, un musée géologique extrêmement intéressant et possédant de remar-

quables échantillons de tous les métaux connus, sauf l'étain, et appartenant au Canada.

*
* *

La bâtisse du Parlement est assise sur une terrasse élevée dont la base est baignée par l'Ottawa. Du sommet de la tour centrale la vue embrasse un panorama féerique. Le spectacle de la rivière et de la petite ville de Hull, située sur l'autre rive, vu des jardins de la terrasse est déjà d'une beauté merveilleuse. Les environs d'Ottawa sont, d'ailleurs, tous ravissants : c'est la *Promenade des amoureux*, si discrète et propice aux épanchements ; ce sont les *chutes de la Chaudière*, considérées par beaucoup de voyageurs comme étant les plus belles et les plus pittoresques après celles du Niagara ; c'est enfin la luxueuse résidence du gouverneur général à *Rideau-Hall*.

*
* *

Ottawa est le siège du gouvernement fédéral du Canada. Cette constatation me rappelle que je n'ai pas indiqué encore le système gouvernemental et administratif du pays dont j'ai entrepris la description sommaire. « Comblons cette lacune, » pour parler une langue adéquate à l'objet.

L'acte impérial connu sous le nom d'Acte de l'Amérique Britannique du Nord déclare que la constitution de la puissance du Canada est semblable en principe à celle du Royaume-Uni. Le commandement en chef des forces navales et militaires appartient à la Reine, qui gouverne par l'entremise d'un gouverneur général qu'elle nomme pour cinq années.

Ce gouverneur général, qui ne prend pas de part active à la

législation, gouverne, à son tour, par l'entremise d'un conseil privé dont le comité exécutif est composé des ministres.

Il sanctionne, au nom de la Reine, les mesures adoptées par le Sénat et la Chambre des communes. Il peut aussi, dans le délai d'un an, désavouer les mesures prises par les Législatures provinciales.

La Législature du gouvernement fédéral comprend un Sénat dont les membres sont nommés par la Reine et une Chambre des communes dont les membres sont élus.

Les membres du Sénat sont nommés à vie. Pour être nommé il faut être sujet anglais, par naissance ou par naturalisation, être âgé de plus de 30 ans, résider dans la province pour laquelle on est nommé et posséder dans cette province des propriétés valant 20,000 francs au moins, déduction faite de toutes dettes. Lorsqu'un sénateur manque d'assister à deux sessions consécutives, qu'il devient banqueroutier ou insolvable, qu'il cesse de posséder les propriétés suffisantes, qu'il est convaincu de trahison ou félonie, qu'il veut postuler un mandat à la Chambre des communes, il doit abandonner ses fonctions. Il y a actuellement 80 sénateurs; chacun d'eux touche 1,000 dollars par année.

La Chambre des communes comprend 215 membres. La province de Québec en envoie toujours 65 et les autres provinces en envoient un nombre qui est à leur population ce que le nombre 65 est à la population de la province de Québec. C'est-à-dire, par exemple, qui, si la province de Québec contient 3 millions d'habitants et la province d'Ontario 1 million, le nombre des représentants de la province d'Ontario sera le tiers de 65, soit 22. Les membres de la Chambre des communes sont élus pour cinq ans, sauf dissolution du Parlement.

Ils doivent être sujets anglais. Chacun d'eux reçoit une indemnité de 10 dollars par jour si la session dure moins de 30 jours et de 1,000 dollars pour la session, si elle dure davantage. On comprend, dans ces conditions, que le minimum réel de la durée d'une session soit de 31 jours et que son maximum idéal ne s'écarte pas sensiblement de ce chiffre. Sauf en cas de maladie dûment constatée, une somme de 8 dollars est déduite de l'indemnité par jour d'absence. Cela encourage fort l'assiduité et je connais plus d'un pays en Europe où l'application de ce système ne laisserait pas que d'être d'une certaine utilité. Les membres de la Chambre reçoivent aussi une indemnité de déplacement de 50 centimes environ par 1,600 mètres, aller et retour.

Pour être électeur à la Chambre des communes, il faut être sujet mâle, — les sauvages y compris, mais non les Chinois ou les Mongols, — âgé de 21 ans, Anglais par naissance ou par naturalisation et posséder une propriété ou des revenus déterminés et variables suivant que l'on habite la ville ou la campagne.

Sont exclus des listes électorales (outre les Chinois, Mongols, sauvages du Manitoba, de la Colombie britannique, du district de Kéwatin et des territoires de l'Ouest) les juges de toutes les cours nommés par le gouverneur général, les officiers rapporteurs et les secrétaires de bureaux électoraux, les conseillers, agents, avocats ou clercs des candidats qui ont été ou peuvent être payés pour leurs services.

Tous ces fonctionnaires peuvent cependant voter ailleurs que dans le dictrict où ils sont employés.

La dernière élection générale a eu lieu en 1887; le nombre des électeurs, non compris ceux des territoires de l'Ouest,

était de 983,599, soit un nombre compris entre le quart et le cinquième (beaucoup plus rapproché du quart) de la population totale du royaume.

Toutes les lois relatives à la dépense d'une partie du revenu public ou qui imposent une taxe ou un impôt doivent être recommandées d'abord à la Chambre des communes par un message du gouverneur général. Les lois se rapportant à d'autres sujets peuvent être introduites d'emblée devant la Chambre des communes. Pour qu'une mesure proposée passe à l'état de loi, le concours du gouverneur général, du Sénat et de la Chambre des communes est nécessaire.

L'administration des affaires publiques est actuellement répartie entre les treize départements qui portent les dénominations suivantes : finances, justice, travaux publics, chemins de fer et canaux, milice et défense, douanes, agriculture, postes, marine et pêcheries, revenu de l'intérieur, intérieur, *affaires des sauvages* et secrétariat d'État.

On a proposé récemment de réunir en un seul ministère, sous le titre de ministère du commerce, les deux départements des douanes et du revenu de l'intérieur.

Chaque département est dirigé par un ministre qui reçoit pour la vie le titre d'honorable. Le premier ministre est qualifié très honorable. C'était au moment de mon voyage et depuis longtemps sir John A. Macdonald, un homme d'État remarquable, que ses concitoyens comparent volontiers au « grand vieillard anglais » M. Gladstone.

Le traitement du gouverneur général est de 250,000 francs, celui du chef de cabinet est fixé à 40,000 francs, celui des autres ministres à 35,000 francs.

En dehors de cette organisation générale que je viens d'esquisser rapidement, il existe pour chacune des sept provinces un gouvernement provincial, un Parlement électif avec des ministres responsables vis-à-vis du peuple et des magistrats pour l'administration de la justice. Les juges seuls sont nommés et payés par le gouvernement fédéral.

Un mot encore de la compétence de ces diverses autorités, et j'aurai terminé ces quelques renseignements un peu arides, mais indispensables à qui veut bien connaître le Canada.

L'autorité législative et exclusive du Parlement fédéral s'étend sur toutes matières ayant rapport aux objets suivants : dette publique, commerce, impôts, emprunts sur le crédit public, service postal, recensement et statistique, milice et marine, service civil, phares, bouées, navigation et forces navales, quarantaines et hôpitaux de marine, monnaie et papier-monnaie, banques, banques d'épargne, poids et mesures, lettres de change, intérêts, cours légal, faillites, brevets, droits d'auteur, affaires des sauvages, pêcheries, passages d'eau internationaux, naturalisation, mariage et divorce, loi criminelle et pénitenciers.

Les législatures provinciales ont le droit exclusif de légiférer sur les matières suivantes : constitution de la province, impôts et levée d'argent pour les besoins provinciaux, gérance et vente des terres provinciales, établissement et direction des prisons, hôpitaux, asiles, institutions municipales, licences, entreprises et travaux locaux, propriété et droits civils dans la province, administration de la justice, éducation et, d'une façon générale, toutes les affaires d'un intérêt local et privé.

L'émigration et l'immigration sont soumises à la législation fédérale et à la législation provinciale. Mais, sur ce point, les

lois locales ne doivent pas se mettre en conflit avec les lois fédérales.

J'ajouterai, pour être complètement exact, que la reine d'Angleterre gouverne en droit bien plus qu'en fait et qu'en réalité le Canada est un pays parfaitement autonome.

*
* *

A Ottawa je fis visite aux ministres, pour qui sir Charles Tupper, haut commissaire du Canada à Londres, m'avait remis des lettres d'introduction. Ils me reçurent avec la plus affable bonne grâce et me facilitèrent de tout leur pouvoir l'accomplissement de ma mission.

Je ne puis résister ici au désir de formuler quelques observations relatives à la différence d'accueil que l'on reçoit de la part des personnes en vue dans les pays latins et les pays d'Amérique.

En pays latins, à de très rares exceptions près, c'est le souci du prestige extérieur qui règne en maître. Il n'est pas un notaire de province qui ne pense devoir « pontifier ». Une distance est toujours établie entre deux hommes, non pas toujours vraiment la distance qui sépare deux intelligences ou deux expériences, mais celle qui sépare deux situations hiérarchiques. On se sent mal à l'aise chez les gens arrivés, on s'y assied péniblement sur le bord le plus extrême d'une chaise. On écoute d'un air béat, sans oser rien objecter, eût-on cent bonnes raisons à faire valoir. Et l'on sort rageur en se disant : Mon Dieu ! quel être surfait et mesquin, quel épouvantable-faiseur ! Tandis que le personnage se dit de son côté : Voilà-t-il pas un insuffisant petit monsieur ! Le plus souvent, tous deux se trompent et se méconnaissent.

De fait, on ne peut, au cours de telles entrevues, donner une idée de sa valeur réelle. Il résulte des premières expériences de cette sorte, pour tout homme jeune et qui se sent quelque fierté dans l'âme, un sentiment de profonde douleur, un dégoût des obligations imposées par la lutte pour l'existence, une révolte contre la société en général qui s'apaise, chez les intelligents, en une compréhension et une admission des conventions universellement acceptées. Chez ceux-là, le sourire ne change guère, mais derrière ce sourire il n'y a plus de violence, il n'y a plus que du dédain.

Ce sentiment de la hiérarchie, cette hypocrite humilité imposés à la fois par le besoin du pain quotidien chez le faible, par une sotte vanité ou une manie héréditaire chez le fort, se constatent surtout, je dirai presque exclusivement, dans les pays vieux.

En Amérique, tant vaut l'homme, tant il pèse Point de pose, jamais! La façon dont vous dites les choses intéresse peu les gens, les choses que vous dites accaparent toute leur attention. Obstinément ils poursuivent à travers vos paroles l'expression de votre pensée. On ne repousse personne. Qui se présente est écouté, je dirai plus exactement est « pompé », suivant l'expression canadienne. S'il ne contient rien, tant pis pour lui, on le rejette. S'il contient quelque, — chose quels que soient son col ou sa cravate, son âge ou sa figure, la façon de son frac ou la forme de son nez, sa prononciation ou sa manière de se moucher, la coupe de son gilet ou la courbure de sa moustache, — on le retient et on l'utilise.

Aucune idée non plus, d'où qu'elle vienne, n'est rejetée *a priori*. Comment donc, me disait un ami de Chicago,

comment donc a-t-on accueilli en Europe les théories de Brown-Séquard?

— On en a ri, surtout.

— Je l'aurais parié. Ah! les Français, continua-t-il, et sans doute la caricature s'en est emparée, la grivoiserie y a trouvé son compte.

— En effet.

— Ici ces théories ont été très sérieusement discutées.

Et tout aussitôt mon ami de me faire l'historique des diverses controverses suscitées par la doctrine nouvelle et les expériences tentées.

En Amérique, on ne demande pas à un homme quel est son âge, mais ce qu'il sait faire. A la Bourse de Chicago j'étais frappé de ne voir que des jeunes gens autour de la corbeille. Et je demandais si tous ces jeunes gens étaient les commis des principaux négociants.

Pas le moins du monde, me répondit-on, ce sont les chefs de maison eux-mêmes. Ces jeunes gens font en ce moment les prix des marchés pour toute l'Amérique et pour le monde entier.

Ce sont les hommes jeunes, de 35 à 45 ans, qui travaillent là-bas; c'est alors qu'ils savent à la fois penser et agir rapidement, qu'ils sont en possession de leur maximum d'énergie.

Revenons-en à la façon de recevoir des Anglais et des Américains. J'étais à Montréal dans les bureaux du chemin de fer du Canadian Pacific, ce géant des chemins de fer, et j'avais fait passer au président, M. Van Horne, la lettre d'introduction que j'avais auprès de lui. On avait ouvert devant moi un splendide album de photographies représentant les sites principaux sur le passage du chemin de fer. Soudain un gros

homme en veston, à la figure énergique, au regard d'une remarquable intelligence, vient s'asseoir sur la table à côté de mon album. Il me tend une main que je serre, puis, à propos des images que je considère, me parle du chemin de fer et du pays, s'attachant à provoquer des remarques ou des questions de ma part. Après une conversation de quelques minutes, le gros homme me donne une deuxième et vigoureuse poignée de main et s'en va.

— Eh bien, dis-je à un employé, M. Van Horne est-il si occupé qu'il ne puisse me recevoir un instant? Je reviendrai, si cela peut lui convenir davantage.

— Mais vous venez de le voir, me répond l'employé avec un sourire flegmatique, c'est le président qui vient de vous parler.

Presque au même instant un autre commis m'abordait, me remettant des papiers qui me permettaient d'étudier dans tous ses détails la construction et l'organisation du chemin de fer.

L'homme qui venait de me recevoir si simplement et cordialement est une « *puissance* » au Canada Il jouit d'un traitement annuel de 500,000 francs, m'a-t-on dit et d'une influence sans bornes.

De tels hommes n'ont pas besoin de « poser ». D'une part ce qu'ils disent suffit à leur attirer le respect de tout homme intelligent D'autre part, en mettant leurs interlocuteurs complètement à l'aise, ils leur permettent de parler librement et peuvent ainsi juger de leur valeur.

Mais voilà! c'est qu'il est parmi les grands hommes politiques et autres de nos pays plus d'une statue en simili qui « sonne faux sous le marteau de la critique », comme dit un avocat de mes bons amis, et le jeu des Américains ne laisserait

pas que d'être un peu dangereux pour plus d'une de nos « illustrations » européennes.

*
* *

Évidemment, dans ces pays, la façon de comprendre l'administration se ressent un peu de ces principes généraux.

Un fonctionnaire supérieur du ministère de la guerre, qui revenait précisément d'une mission en France, n'avait point de mots assez durs pour caractériser ce qu'il appelait les « ornières des pays vieux ».

— Chez nous, me disait-il, les ministres partent de cette idée très simple : je suis responsable devant le pays. Je ne puis donc accepter tous les collaborateurs que l'on voudrait me donner en se basant sur cette simple raison qu'ils étaient dans les bureaux avant moi ; et je ne m'entoure que de ceux qui peuvent me rendre service et en qui j'ai confiance.

— Mais, il y a des droits acquis, parfois !

— Il n'y a de droits acquis que par les capacités ; le temps d'administration ne peut compter qu'à mérite égal, ou pour des besognes d'ordre inférieur. Est-ce un droit que de vivre longtemps, d'émarger au budget pendant de longues années ? Est-ce un droit que de n'avoir plus de cheveux sur la tête et d'avoir des lunettes sur le nez ? Faut-il admettre que le rhumatisme d'un bras confère de droit le grade de chef de bureau ? Que la paralysie d'une jambe vous assure le fauteuil de chef de division et qu'un affaiblissement dûment constaté des fonctions cérébrales vous fasse d'emblée nommer directeur ?

Et comme je riais de bon cœur à cette boutade.

— Vous croyez que je fais du paradoxe. Pas le moins du

monde. C'est ainsi. Je suis bien sûr qu'en Belgique on est plus logique. Mais je vous assure qu'en France cela se passe de cette façon.

— Il faut bien admettre, objectai-je, que les vieux fonctionnaires ont une expérience que ne possèdent pas toujours les jeunes.

— Très souvent cette prétendue expérience correspond à une diminution de l'esprit d'initiative et n'est autre chose que de la routine. Puis vous comprenez bien, n'est-ce pas, il ne s'agit pas des vieux fonctionnaires — il y en a évidemment — qui ont de la valeur. Il s'agit de ceux qui ne résolvent les questions que d'après les précédents, qui s'effacent devant un cas nouveau, une question nouvelle, un changement amené par l'évolution naturelle des choses et qui pourtant ont le pas sur des jeunes gens intelligents dont ils étouffent ou étreignent les idées qui s'élèvent au-dessus du niveau de leur intellect ou de leur audace.

Il s'agit de ceux qui, étant nommés chefs de division, — voire directeurs, — font exactement la même besogne qu'ils faisaient étant commis. Pourquoi les paie-t-on plus, dans ce cas? Or, il y en a de ceux-là en France, je vous l'affirme à nouveau. Ici, celui qui change de grade assume une besogne plus difficile en même temps que, tout naturellement, il bénéficie d'un traitement plus élevé. Et, légitimement, chacun a le grade correspondant aux fonctions qu'il remplit. Aucun privilège pour l'âge ou pour le sexe. C'est, à Ottawa, une femme qui est directrice des douanes.

Longtemps encore l'honorable fonctionnaire me parla de la déplorable organisation de l'administration française. Les choses se passent-elles généralement en France ainsi qu'il

l'assure, j'ai peine à le croire. Et je n'ai d'ailleurs rien à y voir.

Ce que mon interlocuteur ne m'a pas dit, mais ce que j'ai pu voir, c'est que si l'administration du gouvernement fédéral est logiquement constituée, il y a exagération du sentiment de confraternité qui doit exister entre les membres de toute administration. La cordialité y dégénère en familiarité, le député ministre — secrétaire général — tape sur le ventre du troisième commis et vice versa. La discipline en souffre et un peu la marche des affaires aussi.

Cette remarque, qui est vraie pour le gouvernement fédéral, est plus vraie encore pour les gouvernements provinciaux, dont j'ai eu l'honneur de visiter les bureaux ministériels.

*
* *

Le dernier soir de mon séjour à Ottawa, j'avais le plaisir de dîner au *Russel House* en compagnie d'une des plus marquantes personnalités du Canada français, M. Benjamin Sulte, historien instruit, consciencieux et intéressant.

Au dessert je lui demandai s'il était bien difficile de visiter une de ces immenses scieries — d'un outillage si perfectionné, m'avait-on dit, — établies dans les environs d'Ottawa.

— Rien n'est plus facile, au contraire, me répondit M. Sulte. Et, pour peu que vous y teniez, nous irons de ce pas. Il fait ce soir un temps superbe; ce nous sera une exquise promenade.

Quelques instants plus tard nous quittions l'hôtel, traversions le grand pont et marchions allègrement vers les *moulins* à bois. C'est ainsi qu'on nomme là-bas les scieries à vapeur...

Il fait nuit noire. Au loin le ciel apparaît plaqué d'argent bleuâtre en certains endroits au-dessus des fabriques. De divers

centres lumineux, irradient de vibrants rayons d'un fluide que l'on dirait consistant, tant la lumière se sépare nettement de l'obscurité, tant marque la place de chaque usine. Au fur et à mesure que l'on approche, on perçoit les détails. Les fenêtres des usines font, dans l'ombre des murs, des trous de clarté que strie de noir le défilé des silhouettes : longues et minces silhouettes figurant les pièces de bois que l'on manie ; silhouettes plus petites et tortueuses, flexibles et rapides de gens qui s'agitent, se courbent, se redressent et peinent d'ahan.

Peu à peu, dès qu'on approche davantage, le bruit spécial des scies, je dirais volontiers ce ronflement aigu, si ces deux mots ne semblaient s'exclure, cette vibration qui vrille le tympan, ce « crissement » redoutable aux nerveux, s'accentue. Les objets fantômatiques se précisent et l'on se trouve bientôt en présence d'un paysage fantastique. Dans une tranchée d'obscurité la rivière coule avec un lent clapotement lugubre et parfois un éclat d'acier scintille au sommet d'une vague. Sur les rives : des flots de lumière, des torrents d'aveuglante clarté aux travers desquels se dessinent la charpente de l'usine, le profil des machines, l'animation d'un labeur incessant. Puis l'œil, se faisant à ce contraste, aperçoit sur l'eau dériver des corps noirâtres qui semblent de gigantesques sauriens. Ce sont les troncs d'arbres « *flottés* » jusqu'à l'usine au fil de la rivière.

Brusquement, mécaniquement, un tronc est happé par les mâchoires d'une pince formidable, hissé hors de l'eau, amené à l'entrée de l'usine, placé entre deux guides par le harpon d'un manouvrier. Ici l'engrenage se resserre, l'arbre entamé rencontre les scies, l'acier entre dans le bois, qui crie, et une

série de lames distantes de 2 à 3 centimètres débite le bloc en tranches d'une épaisseur calculée.

D'autres lames rabotent ces tranches sur les côtés, les amincissent, les façonnent au gré de l'exploitant. — La poussière de bois, la « sciure », flotte disséminée dans l'atmosphère. — Des copeaux se forment, s'allongent, se recroquevillent, se détachent, volent et retombent sur le plancher.

Et derrière l'usine, dans les terrains vagues, s'échafaudent des piles de bois considérables qui donnent à la ville de Hull, contemplée du haut de la terrasse du Parlement, l'air d'un immense chantier.

Après quelques instants de contemplation, nous nous arrachons à ce spectacle et nous nous apprêtons à rentrer en ville. Dans tout le quartier règne, de par les usines, une intense animation nocturne. Altérés par la poussière de bois, nous poussons la porte d'une taverne. Aussitôt mon compagnon, fort populaire à Ottawa, est reconnu, entouré, fêté. Il me présente comme un ami de Belgique et j'ai ma part de la fête. Après force rasades, — le système des « tournées » sévit au Canada comme ici, — on m'introduit de force en poche un flacon de vieux *rye*, qui, dit-on, doit me servir pour la traversée des Montagnes Rocheuses. Enfin on m'accompagne jusqu'à la gare, car je dois prendre dans la nuit l'express intercontinental qui vient de Montréal.

Me voilà en route vers le grand Ouest américain. Dans deux jours je serai à Winnipeg.

CHAPITRE X.

LA VIE EN CHEMIN DE FER.

D'Ottawa à Winnipeg. — Comment on mange sur le Canadian Pacific Railway. — Comment on y dort.

A pleine vitesse le train me transporte d'Ottawa à Winnipeg. Je partage mon temps entre le plaisir de regarder le paysage qui fuit à l'arrière du train et celui d'observer les voyageurs qui évoluent dans le wagon-restaurant et dans le wagon-lit. J'aurai à revenir sur la route parcourue et sur le pays traversé. Je veux à présent montrer ce qu'est la vie sur les chemins de fer américains, notamment comment on y mange et comment on y dort.

* * *

Je dirai d'abord comment on y mange.

Au bout de quelques heures que je suis enwagonné, une question s'impose à mon esprit avec insistance. Comment et quand mange-t-on ici?

Vers douze heures et demie un majordome traverse le salon et déclare : *Luncheon is ready in the dining car.* C'est au moins ce que je crois comprendre. Mais je vois autour de moi des voyageurs tirer de leurs sacoches des victuailles variées, j'en vois d'autres qui paisiblement continuent leur lecture, je n'en vois pas sortir de la salle. Je me dis : « J'aurai mal compris. C'est l'heure d'une légère collation pour ceux qui ont pris leurs précautions, mais la compagnie ne met en ce moment aucune nourriture à la disposition des voyageurs. » Cependant les heures s'écoulent et quand, poussé non par la faim, — je n'ai jamais faim, — mais par la curiosité, je demande des renseignements, on m'apprend que nous avons abandonné le wagon-restaurant et qu'on n'en accrochera un autre que dans les environs de 18 à 19 heures, soit de 6 à 7 heures du soir. En Amérique, on compte par 24 heures, tout au moins à partir de Port-Arthur, le point terminus de la Eastern Division du Canadian Pacific railway.

Les Américains mangent très peu à midi. J'aurais dû m'en souvenir. Le fait est qu'un second déjeuner avait été pendant quelques instants à ma disposition à dix pas de moi, que je l'avais manqué et qu'il ne me restait qu'à serrer ma ceinture pendant quelques heures encore. Heureusement mon estomac est d'une bienveillante élasticité.

Vers 8 1/2 heures, nous rejoignons notre wagon-restaurant. Quelques manœuvres permettent bientôt de nous l'annexer. Il a nom *Balmoral*; ces wagons sont de véritables restaurants sur roues. Chacun d'eux porte un nom comme la taverne Anglaise, le restaurant Véfour, le café Voisin, etc. Bientôt le dîner est annoncé. Je passe sur le *Balmoral*. L'aspect des tables est vraiment engageant. D'un côté, une rangée de tables

où quatre personnes peuvent se placer. De l'autre côté, une rangée de tables à deux places. Entre les deux rangées un large passage pour le service. A l'un bout du wagon la cuisine. A l'autre bout la cave. Sur les tables des fleurs à profusion.

Je m'assieds et mets la main sur un menu. Voulez-vous voir ce menu?

DINNER

SOUP

Consommé royal

FISH

Lake Trout, Parsley sauce
Boiled Leg of Mutton, Caper sauce
Roast Loin of Beef. Roast Chicken
Ribs of Beef Browned Patatoes
Lamb Mint sauce
Boiled and Mashed Potatoes. String Beans
Stewed Tomatoes. Sweet Corn. Mashed Turnips
Spaghattie au Gratin

ENTRÉES

Macaroni and Cheese
Blanquetts of Beef and Mushroons

PASTRY

Sago Pudding. Appel Pash
Bent's Water Crackers. Stilton and Ched dar Cheese

FRUITS

Apples and grapes
Lemon ice cream

FRENCH COFFEE

Meals 75 cents

(NOTE. — Waiters must furnish Meal checks to each Guest.)

WINE LIST

CHAMPAGNE

		QTS.	PTS.
Louis Rœderer, vin, sec	doll.	3 50	2 00
Pommery et Greno		3 50	2 00
G. H. Mumm's Cordon Rouge		3 50	2 00
Veuve Clicquot (Yellow Label)		3 50	2 00
Perrier Jouet, Extra Dry Special		3 50	2 00

CLARETS

	QTS.	PTS.
St-Julien (Spec. Bottled for C. P. Ry.).	1 00	» 50
Batailley, » »	2 00	1 00
Château Lafitte, » »	3 00	1 50

WHITE WINES

	QTS.	PTS.
Sauterne (Spec. Bottled for C. P. Ry.),	1 25	» 75
Chablis	2 00	1 25
Hockheimer	2 50	1 25
Fine Golden Sherry	2 00	1 00

LIQUEURS.

Kummel, Curaçao, Chartreuse, 25 cents per glass.

	QTS.	PTS.
ALE — Dawes, Dow's, Carling's	» 35	» 20
Bass' Ale	» 50	» 25
Aitchison's Scotch Ale	» 50	» 25
Milwaukee Lager (Best's)	» 50	» 25
Guinness' Stout	» 50	» 25
Apollinaris Water	» 40	» 25
English Club Soda		» 15
Belfast Ginger Ale		» 15
« Spontin » Water		» 25

CHOICE HAVANA CIGARS —

10, 15 and 25 cents.

Report inattention, or cause for dissatisfaction to J. A. Shelfield, superintendant, Montréal.

Ces menus sont les mêmes absolument sur tout le parcours du chemin de fer. Et, n'est-ce pas, qu'il est vraiment surprenant d'obtenir en pleine traversée des Montagnes Rocheuses, par exemple, un repas tel que l'indique l'énumération ci-dessus, pour le prix de 75 cents, soit trois francs soixante-quinze centimes! Pour moins de quatre francs on peut obtenir du potage, du poisson (de la truite exquise), des entrées, des rôtis, des viandes bouillies, des hors-d'œuvre, de la pâtisserie, des fruits, des glaces, du café français, etc. Et tout cela sans la moindre obligation de prendre de la bière ou du vin. L'eau glacée et le thé sont servis gratis. Behucoup de voyageurs ne boivent pas autre chose.

En revanche quand on boit autre chose on le paye assez cher et, pour peu qu'on ait soif, on fournit à la compagnie une sérieuse compensation. A part un bordeaux fort buvable, le Saint-Julien, spécialement mis en bouteilles pour le Canadian Pacific Railway, dit la carte, et qui ne coûte que 5 francs la bouteille, toutes les autres boissons, bières, eaux minérales, vins blancs et surtout les vins de Champagne sont acquis à prix élevés. C'est ainsi que tous les « champagne », depuis la moindre tisane jusqu'au Louis Rœderer, se paient au même prix fixe de 17 fr. 50 c.

L'examen du menu, les noms français donnés à certains plats — on rencontre généralement plus de ces noms que dans le menu que je vous ai mis sous les yeux, le seul qui me soit

resté — trahissent l'origine des cuisiniers, presque tous des Français, comme je l'ai dit déjà.

Les cigares coûtent 50 c., 75 c. et 1 fr. 25 c. ; ils sont fort bons.

On fait en chemin de fer trois repas par jour. D'abord déjeuner entre 7 et 8 heures du matin, dont le ménu est aussi plantureux que celui d'un dîner et qui d'ailleurs se paie le même prix : 3 fr. 75 c. ; puis un second déjeuner entre midi et une heure, plus léger et dont le prix descend à 2 fr. 50 c. ; enfin un dîner entre 6 et 7 heures.

La façon dont on utilise les wagons-restaurants est vraiment ingénieuse et pratique. Quand tout le monde a pris son repas, on abandonne le restaurant sur la première petite voie d'évitement que l'on rencontre et le wagon reste là jusqu'à ce qu'un train passant en sens contraire, et dont les voyageurs soient en humeur d'appétit, l'accroche et l'emmène à quelques lieues de là, durant l'espace d'un repas. Le *dining car* est ainsi une sorte de volant nourricier dont les trains du Canadian Pacific seraient les fantastiques raquettes. Entre deux poussées de ces raquettes, il peut se ravitailler, et de la sorte, les voyageurs mangent toujours des victuailles fraîches.

En général, les trois repas quotidiens se font assez régulièrement, sauf quand on arrive à peu près au bout de la ligne, dans les Montagnes Rocheuses. Là, le Canadian Pacific a de superbes restaurants échelonnés dans quelques localités plus ou moins importantes. Il n'est plus de wagons-restaurants dans cette région ; il faut attendre que l'on arrive aux endroits susdits. C'est ainsi que certain jour on déjeune à 7 heures en dining car, on lunche à 2 heures à *Glacier house* et l'on soupe à *Field* vers 9 1/2 heures. Mais on se fait à ces intervalles et les propriétaires d'estomacs exigeants prennent leurs précau-

tions et se munissent au départ de quelques-uns des produits réconfortants de la pâtisserie.

* * *

Disons à présent comment on dort sur les chemins de fer américains.

Les wagons-lits qui roulent sur ces chemins de fer, et notamment sur la ligne du Canadian Pacific, sont des petits hôtels mobiles où l'on trouve un fumoir, des cabinets de toilette, une chambre de bain, une boutique de barbier et, dans le salon-dortoir, d'excellents lits complètement dissimulés au fond d'impénétrables alcôves.

Vers dix heures du soir on commence à préparer les couchettes. En un clin d'œil le salon a fait sa toilette de nuit. Les deux fauteuils placés l'un en face de l'autre de chaque côté des fenêtres sont réunis au moyen de tiroirs qui se cachaient sous les coussins. Deux cloisons sont encastrées dans le dossier des fauteuils. Un panneau en bois superbement ouvragé, incrusté d'ornements en métal, est rabattu sur ces cloisons et forme le plafond du lit d'en dessous, tandis qu'il constitue le sommier du lit d'au-dessus. En se rabattant, il a découvert les matelas, oreillers et couvertures pour les deux lits. Le garçon d'hôtel y ajoute une paire de draps qu'il va prendre dans la lingerie et prépare la couche. Cela fait, il suspend à une tringle de cuivre qui traverse le wagon de part en part de lourdes tentures qui servent de rideaux, abaisse les volets sur les fenêtres et la chambre à coucher du voyageur est prête. On y est fort bien à l'abri de toute indiscrétion, mollement couché dans un lit suffisamment large pour qu'on puisse s'y retourner à l'aise,

infiniment plus large et agréable que les lits des cabines de steamers et où, pour ma part, je dormais admirablement. Dans les lits de dessus on est un peu moins bien, mais enfin, avec un peu de gymnastique et l'impudeur de sa jambe vis-à-vis de l'heureux habitant du rez-de-chaussée, on se tire d'affaire.

Au matin, entre 7 et 8 heures, selon les hasards de l'accrochage du restaurant, on vient vous éveiller : *Breakfast is ready, sir!* Vous pressez le ressort qui fait remonter les volets des croisées et tout aussitôt le jour inonde votre couche de lumière. Quand on voyage avec un enfant, comme le fait ma voisine, il peut arriver que cette inondation ne soit pas la première. J'entends à chaque aurore de petits cris d'indignation et je ris dans ma barbe longue, longue comme il n'est pas permis de la porter. Mon Dieu! si ma femme me voyait Mais ma femme est éloignée de plusieurs milliers de lieues et je suis seul à me voir parmi ceux qui me connaissent. Je me vois dans une petite glace biscautée insérée dans un cadre en cuivre repoussé, avec cette devise imprimée : *Tuum est.* Sans cet avertissement, je ne m'en serais quasi plus douté.

La prévoyante compagnie a placé un de ces miroirs dans chaque alcôve. Il y a, en effet, parmi les voyageurs quelques messieurs qui tiennent à échafauder leur toupet et plusieurs dames qui soignent leur tête avant de se risquer à faire la route qui conduit de leur lit au cabinet de toilette. Il est intéressant d'entendre les rires qui s'échappent des alcôves à cet instant du lever. En face de moi, de l'autre côté du corridor, habitent deux jeunes filles qui font seules le voyage de Montréal à Winnipeg. Trois nuits de chemin de fer, il n'y a qu'en Amérique que de telles choses peuvent se faire, je ne dirais pas sans

danger, mais sans mésaventure possible. Ces deux misses sont d'une exubérante et moqueuse gaieté. Au moment où j'entr'ouvre mes rideaux, on en fait autant dans la maison d'en face, et soudain les deux rieuses surgissent du lit, enveloppées dans un manteau ridiculement protecteur, un grand capuchon sur leurs cheveux défrisés, et glissent, telles des sylphides, au long du corridor.

Les hommes y mettent moins de façons. En manches de chemise, le col et les manchettes dans une main, le nécessaire de toilette contenant brosses et peignes dans l'autre, ils se dirigent vers le lavoir, se débarbouillent à grande eau, s'habillent et s'en viennent pendant un instant humer l'air à l'arrière du train avant d'aller déjeuner.

Le déjeuner pris, on rentre dans le wagon-lit. Et c'est redevenu un salon. La transfiguration s'est accomplie en quelques minutes.

*
* *

Dans les wagons-lits le service est fait par les nègres. Ces noirauds sont bien les valets de chambre les plus amusants qu'on puisse rencontrer. Ils constituent pendant le voyage une distraction inattendue et il y a vraiment plaisir à les observer.

Le nègre attaché au service des hôtes du wagon-lit *Hong-Kong*, qui me conduisit d'Ottawa à Winnipeg, dormait toute la journée. Sans la moindre gêne, le gredin vous bâillait au nez en faisant un tapage énorme. Presque tous ces nègres sont d'ailleurs d'une paresse étonnante et d'un flegme imperturbable.

Si vous quittez votre place un instant, il n'est pas rare qu'au retour vous y trouviez le nègre confortablement installé, les

pieds sur la banquette d'en-face ou sur votre valise. Il ne faudrait pas croire qu'il se dérange en vous apercevant : il vous désigne gracieusement le siège à côté.

Il y a dans chaque sleeping-car une petite chambre réservée qui n'est guère occupée que dans de rares occasions et par de jeunes mariés en tour de noces. Quand vous cherchez le nègre, allez voir dans cette petite chambre. Vous l'y trouverez généralement couché commodément et ronflant comme un bourdon.

Un soir, vers 10 heures, mon nègre y était; je le voyais par la porte entr'ouverte. Je lui dis de préparer mon lit et je passe un instant dans le fumoir. Une demi-heure plus tard, je reviens, croyant la chose faite. Ah bien oui !

Je vais voir dans la petite chambre. Tout est bien clos, les lumières sont éteintes. Je mets la main sur la cliche et je vais entrer, mais j'entends aussitôt un pas précipité et quelqu'un vient refermer violemment la porte. Diable! Est-ce que des voyageurs seraient montés à la dernière station? Aurais-je dérangé un couple d'époux?

Je cherche le nègre. Pas de nègre. Je sonne — il existe à chaque place un bouton d'appel électrique. — Je sonne une fois, deux fois, trois fois, d'abord par petits coups brefs, puis par un interminable carillon. Pas de nègre !

L'impatience me gagne. Parbleu ! c'est lui qui doit être dans la chambre close. J'y cours, j'ouvre la porte. En effet, mon nègre est là, mollement étendu et feignant de dormir. Il faut que je le secoue assez rudement pour le décider à ouvrir les yeux.

— Eh bien, et mon lit?

— All right! all right! fait-il impassible.

Il se décide pourtant à venir le préparer.

La veille, le même gredin avait été réveillé dans des conditions analogues, par une vieille dame taillée en grenadier qui voyage seule et ne paraît pas d'humeur tendre. Il l'a regardée paisiblement pendant quelques secondes avant de se mettre sur son séant, puis quand elle a eu le dos tourné il s'est penché vers moi et m'a lancé un clin d'œil qui voulait dire évidemment : « Voilà une particulière à qui je viens d'en jouer une bien bonne ! »

* * *

Il y a parfois la vengeance du nègre ainsi dérangé dans sa torpeur.

La vengeance du nègre est inattendue, variée, terrible ; elle est inévitable et sans représailles possibles. Elle est faite de ruses d'Apache et de farces d'écoliers.

En veut-on quelques exemples ?

Le nègre oublie le matin de vous avertir qu'on s'est annexé un wagon-restaurant. Ou bien il ne vous dit rien du tout. Ou bien encore, au moment où l'on détache ce wagon, il se précipite vers vous, l'air désolé :

— Oh ! monsieur n'a pas déjeuné ?

— Non, j'y vais.

— Il est trop tard ! On vient de décrocher le wagon !

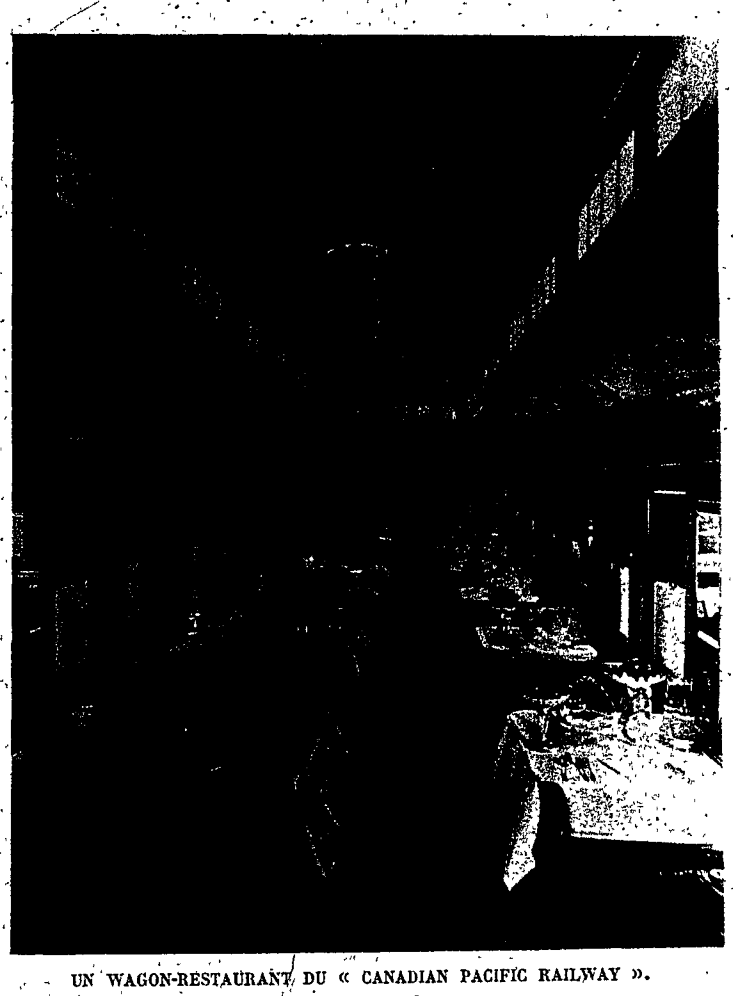
— Pourquoi ne m'avez-vous pas averti plus tôt ?

— Je croyais certainement monsieur au courant.

Vous regardez le nègre fixement, mais pas un muscle de son visage ne bouge. Vous pouvez être certain que, lorsque vous aurez le dos tourné, il vous fera une grimace épouvantable. Cela vous apprendra à réveiller le pauvre nègre qui dort.

On n'en pourrait dire autant après un voyage de cette durée, voire d'une durée moindre, sur les chemins de fer d'Europe.

Je vous parlerai, dans un des chapitres suivants, du pays que j'ai traversé et de Winnipeg, capitale du Manitoba, la province agricole par excellence.



UN WAGON-RESTAURANT DU « CANADIAN PACIFIC RAILWAY ».

CHAPITRE XI.

WINNIPEG.

Le pays : d'Ottawa à Winnipeg. — Port Arthur. — Les grands lacs. — Le Manitoba. — Winnipeg. — Saint-Boniface. — Les pommes de terre du Manitoba. — Canadiens français et Canadiens anglais. — Mgr Taché et le clergé au Canada.

Je consacre le premier jour de mon voyage entre Ottawa et Winnipeg à examiner mes compagnons de sleeping-car, qui n'ont d'ailleurs rien de particulièrement intéressant, sauf deux jeunes Américaines qui jacassent tout le long du jour avec une vigueur et une force de résistance qui ne laissent pas que de m'étonner. Elles ne s'interrompent guère que pour picorer dans un panier bourré de friandises. Je dis friandises, mais je ne serais point surpris d'apprendre que les dites friandises consistaient en blocs de pâte fortement fourrés de viande. Une fois passée cette revue des habitants du wagon, je vais à l'arrière du train contempler le paysage ; nous traversons des terrains boisés, couverts d'arbres d'essences variées, et comme

nous sommes « en automne, saison des belles pourritures », ainsi que l'écrivit mon ami Verhaeren, le spectacle est fort beau. Il reste des feuilles encore vivaces, d'un vert criard, mais la plupart d'entre elles sont entrées en décomposition. Certaines sont roses, striées de jaune ou piquées de brun; d'autres sont rouge pourpre, gris d'argent, jaune d'or. Et ces teintes opulentes, ces splendeurs de feuilles à l'agonie, que l'on pourrait concevoir, par transposition, comme étant le « chant du cygne » de la forêt mourante, plus belles encore quand le soir vient et que le couchant s'enflamme, mettent dans l'âme de graves et apaisantes pensées.

* * *

— Eh bien, me dit un compagnon de voyage en m'abordant le matin du deuxième jour, eh bien, nous avons traversé les *muskegs*. Vous en êtes-vous aperçu?

— Qu'est-ce que cela, les *muskegs?*

— Un *muskeg* n'est pas un marais, mais cela y ressemble fort. Figurez-vous un terrain mobile, véritable radeau de mousse posé sur un étang immense : c'est un *muskeg*. Impossible de drainer l'eau à travers le fond rocailleux. Elle reste mélangée aux matières végétales, pour former une boue noirâtre sans consistance et dans laquelle un seul coup de marteau enfonce un pilotis dans toute sa longueur. Quand on atteint la surface du roc, on rencontre un plan incliné sur lequel il est impossible de fixer quoi que ce soit. On a essayé en vain de combler le marais au moyen de terres transportées d'ailleurs. Le *muskeg* a englouti des milliers de mètres cubes sans qu'on fût parvenu à obtenir une surface solide. Et l'on a

vu très souvent la terre que l'on versait en un point glisser sur le roc et, poussée en avant par de nouvelles charges, ressortir plus loin, là où le roc affleurait le sol.

— Comment les trains passent-ils là-dessus?

— On a simplement posé les rails sur cette croûte mouvante.

— Et la croûte ne s'enfonce pas?

— Non, elle est assez résistante. Au début on a vu plusieurs fois le terrain descendre sous le poids trop lourd d'un train de marchandises, les rails fléchir et se rompre. Mais, grâce aux précautions qui sont prises actuellement, ces accidents ne se reproduisent plus. D'ailleurs, jamais les trains de voyageurs n'ont été en danger.

C'est égal, je bénis le sommeil profond dont la Providence m'a gratifié. Si mon compagnon n'a rien exagéré, on doit se trouver médiocrement à l'aise lorsqu'on sent ainsi, en pleine nuit, le sol onduler sous le train. Depuis mon retour j'ai appris qu'aux endroits les plus dangereux on avait réussi à placer des chevalets et que les trains passent actuellement les *muskeys* sur des ponts plus solides et rassurants.

L'aspect du paysage n'a guère changé depuis hier, mais à mesure qu'on approche du lac Supérieur les sites se font plus désolés. Le sol est rocailleux et la végétation est pauvre. Par une compensation de la nature, ce sol recèle des richesses minérales considérables. Les mines de cuivre les plus riches du monde ont été découvertes en cette contrée. Tous les métaux y existent, sauf l'étain, et déjà les spéculateurs ont acheté la presque totalité des terres, qu'ils revendent d'ailleurs, aux entrepreneurs d'industries extractives, à des conditions suffisamment douces pour permettre à ces derniers de réaliser

une fortune, — après en avoir laissé une autre aux premiers acquéreurs.

Au nord du lac Supérieur le pays est peu habité, la route est sauvage, le train franchit des précipices sur des ponts de bois et côtoie des abîmes à une vitesse vertigineuse. De temps en temps, il traverse un petit village; on s'arrête pour permettre à la machine de prendre de l'eau. Les voyageurs ne manquent jamais de profiter de ces arrêts pour se dégourdir les jambes, que les promenades dans les wagons ne dérouillent pas suffisamment. Le ciel est brumeux et il fait assez froid en cet endroit.

Enfin, on arrive à Port-Arthur.

Port-Arthur, que l'on appelait autrefois le débarcadère du prince Edward, est une ville magnifiquement située sur la côte occidentale de la baie du Tonnerre, un bras important du lac Supérieur. Un grand nombre de bateaux à vapeur et autres y arrivent ou la quittent journellement. Un service de navires est établi par la Compagnie du *Canadian-Pacific* entre Port-Arthur et Owen-Sound. On remarque dans la ville plusieurs constructions importantes, dont un grand élévateur à grains.

Port-Arthur est fréquemment visité par les touristes. Sur le côté opposé de la baie du Tonnerre un long promontoire de roche basaltique, surnommé le « Géant endormi », est terminé par le cap du Tonnerre, devant lequel se trouve le fameux îlot d'argent qui a rapporté à lui seul une fortune. L'île de la Pie, un autre mont de même roche et en forme de colonne, divise l'entrée de la baie. En regardant entre l'île de la Pie et le cap du Tonnerre, on aperçoit dans le lointain l'île Royale.

On peut cheminer par eau depuis Port-Arhur, tête du lac Supérieur, jusqu'à l'océan Atlantique, parcourant ainsi une

distance de près de 4,000 kilomètres. Le lac Supérieur communique au lac Huron par la rivière Sainte-Marie et le canal du Sault Sainte-Marie. Le lac Huron se jette dans le lac Sainte-Claire par la rivière Sainte-Claire, et le lac Sainte-Claire dans le lac Erié par la rivière Détroit. A son tour, le lac Erié se jette dans le lac Ontario par la rivière Niagara, fameuse par ses chutes. Mais cette voie de communication est périlleusement navigable, même en tonneau fermé hermétiquement. Aussi ces deux lacs sont-ils joints entre eux pour les besoins de la navigation par le canal Welland.

Le fleuve Saint-Laurent, qui sort du lac Ontario et qui se jette dans le golfe Saint-Laurent, forme le débouché de ce splendide système de navigation.

* * *

Le matin du troisième jour, lorsque, accoudé sur son oreiller, on presse le ressort qui relève le volet de la fenêtre, on est surpris du changement de paysage. On traverse le Manitoba. C'est la région des prairies qui commence. Il n'y a plus, pour accrocher la vue, ni arbres, ni eaux, ni rochers, c'est la terre toute nue. Tantôt les prairies sont plates comme une table de billard, sur une étendue considérable; tantôt elles sont mamelonnées et semblables à une mer de terre dont les vagues très amples auraient été, tout d'un coup, solidifiées. L'herbe rasée est d'un jaune superbe, sauf en certains endroits où le feu a passé et calciné le sol. L'incendie a fait d'immenses brûlures; par endroits la terre est fendillée et comme couverte d'une lèpre noire. Nous traversons des prairies dont l'herbe

brûle encore et les flammes viennent lécher les billes de la voie.

Le Manitoba est l'Ohio et l'Illinois du Canada. Il comprend à peu près 60,250 milles carrés de prairies à une hauteur de 200 mètres au-dessus du niveau de la mer, de 30 mètres au-dessus du lac Winnipeg. C'est le vrai centre du continent nord américain ; il forme une partie du vaste domaine accordé en 1670, par Charles II, à la Compagnie de la baie d'Hudson. En 1870, cette compagnie recéda ses droits territoriaux à la reine d'Angleterre pour une faible somme d'argent, et le Manitoba devint une province du Canada, avec Winnipeg comme capitale.

A 15 heures 30 minutes (soit 3 heures et demie de l'après-midi) le train entre en gare de Winnipeg, où je compte m'arrêter l'espace de huit jours environ.

* * *

Winnipeg n'était, en 1871, qu'un assemblage de quelques huttes, abritant ensemble 241 habitants.

Cette localité ne paraissait pas vouloir se développer énormément, quand fut construit le chemin de fer *Canadian Pacific*. Du coup, la ville de Winnipeg naquit à une vie plus intense. En 1881, elle comptait 7,985 habitants ; elle en compte actuellement 40,000 et la population continue à s'accroître de jour en jour. C'est aujourd'hui une belle ville éclairée à l'électricité et possédant plusieurs beaux bâtiments, dont l'hôtel de ville, le palais de justice, l'hôtel des postes, le collège Saint-Jean, le collège du Manitoba, etc. Elle est sillonnée de belles et longues rues. La rue du Maine, la plus grande, est large de 100 pieds

et pavée en blocs de cèdre sur une longueur de trois kilomètres.

En face de Winnipeg, de l'autre côté de la Rivière-Rouge, est Saint-Boniface, le siège de l'archevêché du Manitoba. Telle est la richesse du pays canadien que chaque fois qu'un centre de population se forme du côté droit d'un fleuve, immédiatement un autre centre se forme du côté gauche. Ainsi Levis, en face de Québec; Hull, vis-à-vis d'Ottowa; Saint-Boniface, devant Winnipeg. En général, il arrive ce qui arrive quand deux fruits poussent sur le même bourgeon. L'un des deux absorbe toute la sève et se développe au détriment de l'autre. Saint-Boniface est une toute petite ville fort éloignée encore d'avoir l'importance de Winnipeg et qui ne pourrait guère songer à rejoindre sa concurrente que si l'émigration française se poursuivait très nombreuse au Manitoba. A Winnipeg on ne parle que l'anglais; à Saint-Boniface on parle le français, et la première chose qui s'aperçoit en débouchant du pont est l'enseigne d'un journal français : *Le Manitoba*.

Ce journal, organe des Canadiens français du pays, est dirigé par M. Larivière, ancien ministre et actuellement encore député au Parlement de la province de Manitoba. Je lui fus présenté le soir même de mon arrivée, et il m'invita immédiatement à partager son dîner.

Comme je regardais avec stupéfaction les pommes de terre qu'on nous servait : Ah! fit-il, vous les trouvez belles, n'est-ce pas, nos pommes de terre?

— C'est-à-dire que je n'en ai jamais vu d'aussi grosses et farineuses. Il serait difficile, me semble-t-il, de ne pas les admirer.

— Difficile et dangereux, reprit M. Larivière.

Sur ce, il me raconta la mésaventure arrivée à un farceur, qui, se trouvant un jour chez un brave fermier, très fier de ses produits, risqua cette simple et malencontreuse phrase : Quel dommage que vos pommes de terre soient si petites !

Le fermier, pâle de fureur, leva une trappe, descendit dans la cave et s'adressant à son contradicteur : « Ah ! tu trouves que nous n'avons pas de grosses pommes de terre ? Attends donc un peu pour voir. » Et pif ! et paf ! et pouf ! et boum ! et vlan ! du soupirail montait une grêle de projectiles, convergeant vers notre fumiste. « Eh bien, regarde-les, nos pommes de terre. Les trouves-tu encore trop petites ? Attends, en voici d'autres. » Et sans cesse de nouvelles pommes de terre, plus longues, plus lourdes sortaient de la cave. Bientôt le pauvre homme qui servait de cible, fléchissant sous le poids de ces tubercules destructeurs, abîmé par ces solanées vengeresses, réclama et obtint son pardon. De fait, il y avait de quoi se déclarer vaincu. Certaines pommes de terre pesaient cinq livres.

— Cinq livres ?

— Parfaitement ; à l'un des derniers repas offerts, par le lieutenant gouverneur de la province, au gouverneur général, on a servi une pomme de terre de neuf livres. Elle a suffi pour tous les convives.

— On a sans doute utilisé ces merveilleuses pommes de terre en montant une féculerie dans le pays ?

— Non ; pourtant une féculerie rapporterait gros à celui qui la monterait, mais n'oubliez pas qu'ici le maïs pousse aussi bien que la pomme de terre et qu'il y aurait plus de profit à en utiliser les éléments pour la fabrication de la fécule.

Nous en vînmes à parler d'autres industries qu'il serait

profitable de créer dans le pays, et M. Larivière m'en signala plusieurs d'un établissement facile. Ainsi l'on trouve dans les environs de Winnipeg de la terre excellente; rien ne serait plus simple que d'installer une poterie et faïencerie, qui serait d'un rapport certain. Les produits de la poterie, la vaisselle notamment, coûtent cher au Manitoba. Ils arrivent d'Angleterre, par Montréal, ou encore ils sont importés des États-Unis. Une fabrique de ces produits établie à Winnipeg aurait comme marché tout le Manitoba et le Nord-Ouest et n'aurait à redouter aucune concurrence.

Une autre industrie avantageuse à introduire au Manitoba et des plus importantes serait aussi l'industrie du lin et de la toile. Le lin vient admirablement. Si l'on pouvait obtenir le concours d'un certain nombre de cultivateurs et ouvriers des Flandres on réussirait infailliblement.

Déjà Mgr le curé Labelle m'avait parlé de l'introduction de l'industrie de la toile au Manitoba. Quand j'eus l'honneur d'être reçu par Mgr Taché, archevêque de Saint-Boniface, l'éminent prélat revint sur cette idée et insista beaucoup sur les chances de succès que présenterait une tentative de ce genre.

*
* *

M. Larivière est ce qu'on peut appeler un homme tout rond, physiquement et moralement. Il connaît à merveille son pays et ses habitants et m'en parle longuement. En période électorale, les meetings sont aussi animés et la foule pour le moins aussi houleuse que dans nos réunions. Les candidats n'ont qu'à se bien tenir s'ils veulent rester en selle. Mais le sens et le goût de l'humour persistent, et une saillie suffit parfois pour

désarmer un public hostile. Un jour on reprocha à M. Larivière d'avoir emporté dans son domicile particulier le fauteuil de son cabinet ministériel. On va jusque-là!

L'honorable député aurait bien pu répondre que ce siège lui appartenait, qu'étant donné ce qu'il avait à y asseoir, il n'en avait point trouvé d'assez grand parmi les meubles du ministère, et qu'ayant donc dû faire fabriquer un fauteuil à ses frais, il était juste qu'il l'emportât. Mais c'eût été une défense, et l'on ne se défend pas contre certaines accusations. Dominant les clameurs que ce reproche avait fait naître au sein du public, M. Larivière s'écria : On m'accuse d'avoir emporté chez moi mon siège ministériel!

Plusieurs voix : C'est exact, on peut le prouver!

M. Larivière : Eh bien, oui, c'est exact. (Redoublement de clameurs.) Et je vais vous dire pourquoi je l'ai fait. (Le silence se rétablit.) J'ai emporté ce fauteuil parce que, moi parti, plus personne n'était digne de s'asseoir dessus. (Bravos, trépignements. Bien trouvé!)

Pour un peu le public aurait porté l'orateur en triomphe. Cela n'a pas empêché M. Larivière d'être « blackboulé » quelque temps après. Mais le fauteuil n'y était pour rien et c'était par le simple jeu de la balance des partis.

M. Larivière est un homme d'ailleurs très simple. Il ne fait point de façons et peu de choses l'agacent, lorsqu'il se trouve avec des Français « de France », comme ces affectations de politesse et ces façons de se donner la main chaque fois que l'on se quitte pour cinq minutes. Quelles singulières gens que les Français à ce point de vue! me dit-il. Figurez-vous que certains d'entre eux se sont froissés parce que je ne leur donnais pas d'assez fréquentes poignées de mains. Ils

croyaient que je leur en voulais. Nous ne sommes pas ainsi parmi les Canadiens français. Nous donnons la main aux gens que nous n'avons jamais vus ou que nous revoyons après une longue absence. Mais que signifient donc ces poignées de mains entre gens qui se voient tous les jours!

*
* *

Le dimanche suivant M. Larivière me présentait à Mgr Taché, archevêque du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest.

Sa Grandeur me reçut avec une extrême bienveillance, s'enquit du but de mon voyage et me demanda si je comptais engager les Belges à émigrer vers le Manitoba.

Je lui répondis que le but de mon voyage n'était pas d'étudier le pays au point de vue de l'émigration, mais que je ne négligeais rien de ce qui pouvait m'instruire à cet égard et que j'aurais soin de recommander chaleureusement le Manitoba aux Belges qui, pour l'une ou l'autre raison, seraient disposés à quitter leur patrie.

— Oh! oui, monsieur, fit l'archevêque, envoyez-nous des Belges, des cultivateurs belges surtout. Ce sont d'excellents agriculteurs et d'honnêtes gens. Envoyez-les-nous par milliers, envoyez-en cent mille, si vous le pouvez; nous les caserons largement.

Et le vénérable prélat m'expliqua combien cette émigration de nos compatriotes, outre qu'elle leur serait profitable à eux-mêmes, étant données la richesse du pays et la fécondité de la terre, profiterait aussi aux catholiques français du Manitoba.

Depuis plusieurs années déjà un grand nombre de Canadiens français de la province de Québec se sont établis dans l'Ontario

et en ont chassé les Anglais, chassé par le simple effet de leur présence bien entendu, car un seul Canadien français introduit dans un groupe d'Anglais y produit, m'a affirmé un Français, un bizarre effet de vide. Il est de l'essence de l'Anglo-Saxon de vouloir dominer partout, a-t-il ajouté. Dès que, dans un centre, les Français deviennent assez nombreux pour réclamer une part de l'autorité, les Anglais leur cèdent l'autorité tout entière et abandonnent la place. C'est ainsi qu'ils ont déjà quitté l'Ontario pour le Manitoba et qu'ils abandonneront peut-être le Manitoba pour s'enfoncer plus avant vers l'Ouest. Nous aurons l'occasion de revenir plus tard sur cette question de rivalité entre les deux races principales qui peuplent le Canada.

En attendant, les Anglais sont les maîtres au Manitoba, et ils le font bien voir. C'est ainsi qu'ils ont déclaré, en dépit de la Constitution canadienne, que la langue anglaise est la seule langue officielle, et, qu'imitant les libéraux belges, ils ont proclamé l'école neutre.

Auparavant, il y avait deux langues officielles, la langue française et la langue anglaise, et les écoles étaient subsidiées en raison du nombre de leurs élèves. Voici comment on procédait. Supposons que le recensement des élèves indiquait 40,000 élèves suivant les cours des écoles protestantes, 60,000 élèves fréquentant les écoles catholiques. Supposons encore que le subside dont le gouvernement entendait disposer en faveur de l'enseignement s'élevait à un million de francs. Quatre cent mille francs étaient versés dans les mains d'un comité des écoles protestantes, qui répartissait le subside selon les besoins de chacune des écoles, et six cent mille francs étaient donnés au comité des écoles catholiques, qui en disposait suivant ce qu'il jugeait préférable. Le subside une

fois donné, le gouvernement demandait la justification de son emploi, mais n'intervenait plus autrement.

Le gouvernement aidait à l'instruction des enfants et respectait toutes les opinions. Chacun choisissait l'école où les préceptes de sa religion étaient enseignés. C'était parfait. Ce système étant à la fort juste et fort simple, on s'empressa de le supprimer On pensa n'avoir à tenir compte que d'une langue, celle de la majorité des habitants, et l'on créa cette chose triste : l'école neutre officielle.

On conçoit que ce récent abus de pouvoir inquiète fort et afflige Mgr Taché.

Aussi rêve-t-il, avec tous les catholiques du Manitoba, de reconquérir la province à la langue française et à la religion catholique. Et le seul moyen légal d'arriver à ce résultat est d'amener dans le pays des électeurs de race française, tout au moins latine, et de culte catholique.

C'est le clergé surtout qui est le grand apôtre de la colonisation française au Canada. Pour le triomphe de sa foi et de sa langue, Mgr Labelle a fait des prodiges dans la province de Québec. Mgr l'archevêque Taché, vigoureusement secondé par tout le clergé canadien, en a fait dans le Manitoba.

Le clergé catholique est très aimé au Canada, où il jouit d'une légitime influence. Il est instruit, intelligent et se mêle de très près à la vie du peuple. Chacun de ses membres est apte à faire un bon sermon, pratique et sensé, comme il est apte aussi à donner un coup de main pour pousser la charrue ou pour rentrer le foin. Pour arriver à coloniser le pays à leur gré, les membres du clergé partent en guerre à ces deux cris évangéliques : le premier, qu'ils lancent du côté de l'Europe : *Laissez venir à nous les petits émigrants de langue française.*

et de culte catholique; le deuxième, qu'ils adressent à leurs ouailles : *Mes bons Canadiens, croissez et multipliez.*

Jusqu'à présent les Européens n'ont pas répondu en grand nombre à cet appel; mais, en revanche, les Canadiens y ont été de tout leur vigoureux patriotisme. Les familles de vingt enfants ne sont pas rares parmi les Canadiens français. A ce sujet une petite anecdote. Dans certaines parties du Canada, et notamment dans la province de Québec, les curés sont entretenus au moyen de la dîme que leur payent les paroissiens. Le payement de cette dîme est obligatoire et recouvrable par tous moyens de justice. Elle consiste dans le vingt-sixième de la récolte en blé. De sorte, comme le disait un garçon d'esprit de mes amis, qu'un agriculteur qui cultiverait exclusivement la carotte ennuyerait fort son curé.

Or, il advint, un jour, qu'un brave cultivateur du nom de Ouinet reçu de sa femme son vingt-sixième enfant, lequel était un gros garçon bien constitué. Sans hésiter le père Ouinet prit son rejeton et le porta chez son curé, auquel il tint à peu près ce langage :

— Monsieur le curé, je vous ai toujours fidèlement apporté le vingt-sixième de ma récolte en grains. Voici que je vous apporte aujourd'hui le vingt-sixième de ma récolte en hommes. J'ose espérer que vous l'accueillerez avec la même bienveillance que les précédents et vous prie de vous en charger. » Le curé s'en chargea, l'éduqua, et ce vingt-sixième enfant devint M. Adolphe Ouinet, qui fut premier ministre de la province de Québec et qui, à lépoque de mon passage au Canada, était encore le superintendant de l'éducation en cette province.

Ce cas d'adoption d'un enfant par le curé de la paroisse, dans des conditions analogues, n'est pas le seul, m'a-t-on dit. Seule-

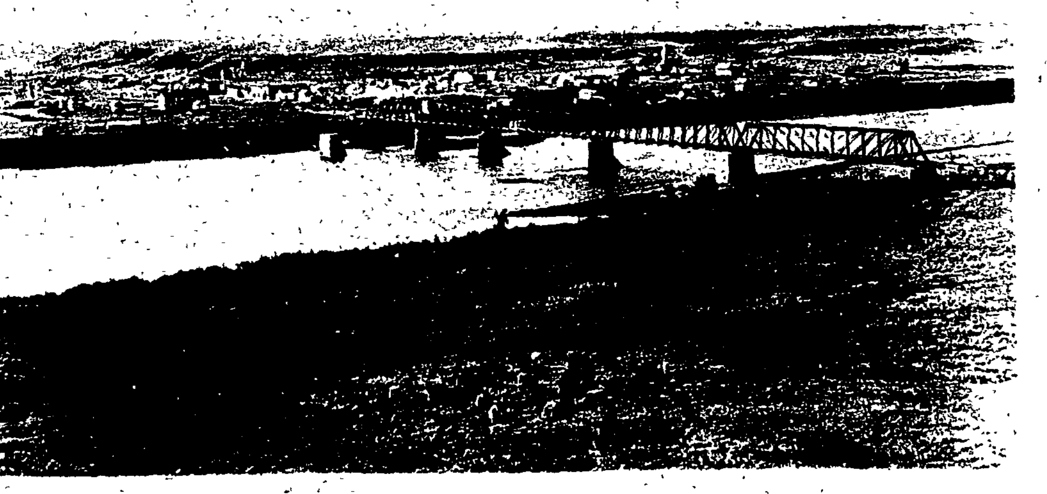
ment tous ces nourrissons de presbytères ne sont pas devenus des ministres.

En dépit de la bonne volonté manifestée par les Canadiens français, le gouvernement de la province de Québec, sur la proposition de Mgr Labelle, a pensé qu'il fallait encourager les chefs des familles nombreuses. Une loi, votée récemment, donne au père de douze enfants vivants le droit de choisir, pour le douzième enfant, un domaine de 60 hectares parmi les terres restées en possession de la province. On conviendra que c'est là un cadeau de baptême princier. Quelques mois après le vote de la loi, près de quatre cents pères de famille avaient déjà réclamé le bénéfice de cette mesure.

Toutefois, quelles que soient l'énergie et les aptitudes particulières des Canadiens français, il leur faudrait du temps pour peupler le Manitoba s'ils ne disposaient que de ce seul moyen. Ils comptent surtout sur l'émigration européenne.

Nous montrerons dans le prochain chapitre pourquoi ils ont raison d'y compter.





UN PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE ENTRE WINNIPEG ET SAINT-BONIFACE.

CHAPITRE XII.

LE MANITOBA.

Son sol, ses produits, son climat, ses avantages au point de vue d'une colonisation belge ou française.

Je terminais mon dernier chapitre en promettant de montrer pourquoi les Manitobais étaient légitimement en droit d'espérer une émigration de Français et de Belges vers leur pays. Je vais essayer de tenir ma promesse et j'aborde en premier lieu les raisons matérielles qui militent en faveur du choix de cette province par ceux de nos compatriotes qui veulent ou qui doivent s'expatrier.

J'entre en matière sans autre préambule. Que les lecteurs dédaigneux des choses de l'agriculture ferment le livre, ou plutôt — je vais trop loin — qu'ils passent au chapitre suivant.

Le sol du Manitoba est généralement composé d'une marne profonde, noire et argileuse reposant sur une couche de terre glaise très consistante. Il est d'une richesse peu ordinaire et

particulièrement propre à la culture du blé. Pendant une longue série d'années l'engrais est inutile, voire nuisible, et les cultivateurs sont fort embarrassés de se défaire de leur fumier. Au début de leur exploitation ils avaient imaginé de le déposer en hiver sur la couche gelée de la rivière. Quand le dégel arrivait les glaçons charriaient ce dépôt jusqu'à l'embouchure du fleuve. Mais des mesures ont été prises pour éviter ce genre de transport.

Pour 100,000 parties le sol manitobain renferme :

Potasse	228.7
Sodium	34.8
Acide phosphorique	69.4
Chaux	682.6
Magnésie.	16.1
Azote	486.1

Les témoignages constatant l'exceptionnelle fertilité de cette terre abondent. Certains d'entre eux empruntent à la personne de ceux qui les donnent une force spéciale. Ainsi celui de M. Taylor, consul des États-Unis à Winnipeg. On sait la concurrence qui existe entre les produits du Manitoba et ceux des États adjacents : le Minnesota et le Dakota. Cette concurrence rend peu suspecte cette déclaration de M. Taylor : « Les trois quarts de la zone productrice du blé, sur ce continent, se trouvent au Manitoba. C'est là que l'Amérique et le vieux continent aussi iront chercher dans les temps à venir la matière première du pain.. »

L'honorable consul ajoute : « Le bœuf que l'on produit dans cette région septentrionale est de qualité supérieure à celui qu'on trouve dans les États-Unis. »

Et non seulement le sol du Manitoba est fertile, ce qui est évidemment la première des qualités qu'on lui demande, mais il est, de plus, facilement exploitable. En effet, le territoire du Manitoba, comme la plus grande partie des territoires du Nord-Ouest américain, est constitué par de vastes prairies. L'obligation du défrichement, qui rend difficile et longue l'exploitation des terres de la province de Québec, par exemple, n'existe pas au Manitoba. Les terrains sont prêts à recevoir les colons; ils sont homogènes et ne renferment pas de pierres, ils sont faciles à labourer; les eaux s'écoulent tout naturellement sans qu'il soit nécessaire de creuser de nombreux fossés.

Le lendemain de son arrivée, s'il arrive au bon moment, le colon peut donc ensemencer son champ et trois mois plus tard recueillir une récolte suffisante à assurer la vie de sa famille.

Voici la moyenne des récoltes obtenues au Manitoba :

Blé	20	hectolitres par hectare.
Orge	23	id.
Avoine	33	id.
Pommes de terre . .	204	id.
Betteraves	365	id.

Ces moyennes sont loin d'être exagérées. On a cité des cas de végétation exubérante que quelques colons ont eu, comme il arrive toujours, le grand tort de prendre pour des cas ordinaires. En certaines circonstances exceptionnelles, on a obtenu jusqu'à 45 hectolitres de blé à l'hectare, mais les chiffres que nous avons cités, obtenus fort aisément dans des circonstances ordinaires, nous semblent déjà très satisfaisants.

Si l'on a surtout parlé jusqu'à présent des blés du Manitoba,

il ne s'ensuit pas qu'on n'y moissonne point d'autres grains. Bien que les pommes de terre y soient cultivées plus spécialement, il n'en résulte pas que d'autres légumes n'y puissent pousser. Tous y viennent en abondance. Quelques-uns d'entre eux atteignent parfois une grosseur prodigieuse. Nous avons dit dans un précédent chapitre ce que valaient les pommes de terre du pays, nous pourrions citer des exemples analogues pour d'autres produits de la culture maraîchère. Nous avons admiré des spécimens superbes à l'exposition de Toronto, où l'on exhibait des choux de 33 livres.

L'orge et l'avoine du Manitoba se paient plus cher que les produits similaires des autres provinces. Le lin se cultive en petite quantité. Il serait aisé et profitable d'étendre cette culture et d'introduire dans ce pays l'industrie de la toile.

On cultive aussi les pois; mais, pour certaines espèces, la terre est, selon la pittoresque expression des paysans, *trop violente* et les pois croissent *trop en orgueil*.

Les fruits naturels du pays sont la prune rouge ordinaire, les cerises, les groseilles, les fraises, les framboises, le cassis, les myrtilles, qu'on nomme « bluets », etc. Il faut noter que le pays est tout neuf et que peu d'expériences ont été faites jusqu'à présent pour l'introduction des arbres fruitiers.

La culture du tabac, qui n'a été encore essayée qu'en petit, donne d'excellents résultats, et le houblon, qui vient admirablement, est de qualité supérieure.

Complétons ces renseignements par quelques indications sur la faune du pays.

De nombreux cours d'eau raient la plaine et plusieurs lacs y étalent leurs nappes claires. Dans les rivières, comme dans les lacs, le poisson abonde. Les espèces les plus communes

sont la truite, le poisson blanc, l'esturgeon, la barbue, la carpe, le brochet, etc.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point dans le chapitre où nous traiterons des pêcheries du Canada.

Le gibier ne manque pas plus que le poisson. Les oies sauvages, l'outarde, la grive, le canard, la sarcelle, la poule des prairies, le pluvier, le lièvre et, en certains endroits, le chevreuil s'offrent par milliers au fusil du chasseur.

Parmi les animaux à fourrures citons le caribou, le blaireau, le vison, la martre, des renards de diverses couleurs, le chat sauvage, la loutre, le rat musqué, le petit loup, etc. On ne rencontre plus guère de buffles au Canada. Les chasseurs en ont fait d'épouvantables massacres et, quand on s'écarte un peu de la voie du Canadian Pacific, il n'est pas rare, m'a-t-on affirmé, de rencontrer d'immenses ossuaires. J'ai pu voir de mes yeux quelques squelettes isolés. Ces tueries pour peu de profit ont été fâcheuses. Certains éleveurs avaient réussi à domestiquer le buffle et, par croisement avec des animaux de race anglaise, obtenaient d'excellents produits. Les Américains des États-Unis, plus avisés que leurs voisins, continuent ce genre d'élevage.

Quoi qu'il en soit, le buffle a disparu. Notre consul général, M. Van Bruyssel, en me menant visiter la citadelle de Québec, me montrait un de ces animaux enfermés dans un enclos et me le présentait comme un des tout derniers spécimens existant dans le pays : le dernier peut-être de ces Mohicans encornés. A ce moment M. Van Bruyssel manifestait même quelques velléités d'acquérir ce sauvage cousin de nos ruminants pour le Jardin Zoologique d'Anvers. J'ignore s'il a donné suite à ce projet.

* * *

On a fait autrefois quelques objections au choix du Manitoba comme centre de culture : la rareté du bois, la difficulté de se procurer de l'eau, la rigueur du climat. Je dis : on a fait autrefois, car on ne les fait plus, tout au moins il n'y a plus guère que quelques ignorants qui les reproduisent, en vertu de la force acquise. Je veux pourtant les rencontrer brièvement. On s'est donc d'abord inquiété de la rareté du bois. Il fut un temps où les gens sérieux se posaient avec effroi la question du manque probable de combustible dans un avenir plus ou moins éloigné et supputaient déjà ce que coûterait le transport de la quantité nécessaire de ce combustible qu'il faudrait acheter à des voisins plus favorisés. Mais ces anxiétés justifiées ont disparu complètement avec la découverte de riches mines de charbon dans la province de Manitoba et dans le Nord-Ouest. De plus, des voies ferrées ont été construites récemment qui mettent Winnipeg et ses environs en communication avec l'est et le nord de la province, où se trouvent d'immenses forêts.

Il faut remarquer encore que les rives des cours d'eau sont boisées et qu'il faudra plusieurs années avant qu'on ait pu les peupler; enfin que beaucoup de fermiers utilisent avec succès, comme combustible, la paille, qui est en abondance au Manitoba. J'ai vu, à l'exposition de Toronto, un grand nombre de poêles construits pour brûler de la paille; ils sont de système ingénieux et ceux qui les ont utilisés ne veulent plus revenir au bois.

On a fait au climat du Manitoba une détestable réputation et c'est une opinion assez répandue qu'en hiver les habitants sont ensevelis sous la neige. La vérité, dit M. Bernier, l'ancien et

dévoué secrétaire des écoles catholiques de la province, la vérité est que nous avons généralement moins de neige ici que dans la province de Québec. La couche excède rarement 18 pouces d'épaisseur. Il y en a tout juste ce qu'il faut pour faire d'excellents chemins d'hiver. De temps à autre, rarement, on constate des tempêtes de neige que les étrangers appellent par analogie des *blizzards* et que les gens du pays nomment *poudreries*. Ces tempêtes, assez dangereuses autrefois quand le pays était désert, sont moins à redouter maintenant que les habitations sont plus rapprochées, les chemins mieux tracés et parfois bordés de clôtures. L'intempérance est la cause la plus ordinaire de la mort de ceux qui périssent par le fait d'une *poudrerie*.

Il suffit d'ailleurs, pour ramener l'objection qu'on tirerait du danger de ces tempêtes à son exacte valeur, de signaler que jamais, dans les plaines du Manitoba, la circulation des trains du Canadian Pacific n'a été interrompue.

Certes, en hiver, le froid est considérable et l'on voit parfois le thermomètre descendre au-dessous de 40 degrés Fahrenheit. Mais cette température est exceptionnelle et ne se maintient guère plus d'un jour. Puis le froid est sec, l'air est calme, le ciel d'azur est plein de lumière et les indications thermométriques ne correspondent en aucune façon aux sensations de froid et de chaud éprouvées par les habitants.

Et quand la belle saison revient, elle revient superbe, tout d'un coup, et se maintient telle jusqu'au prochain hiver. Ce n'est assurément pas un mince avantage, pour qui connaît les caprices déconcertants de notre climat où l'on n'ose, un jour à l'avance, décider une partie de campagne, que d'être assuré de

plusieurs mois de beau temps continu. Aussi les récoltes au Manitoba sont-elles généralement splendides.

N'exagérons rien cependant. Il arrive que des gelées précoces ou une trop longue période de sécheresse compromettent ou abîment la récolte. Mais les bonnes années sont en majorité et les années absolument mauvaises sont très exceptionnelles. Or, quand la récolte est bonne, elle compte pour plusieurs récoltes moyennes de nos pays. J'ajoute que chaque année on gagne du terrain par le choix de variétés hâtives qu'on importe, notamment de Russie, en grande quantité. Si pour le blé nous pouvions encore gagner quinze jours, me disait M. Larivière, nous défierions la gelée. Et ces quinze jours, nous arriverons à les gagner bientôt.

On a dit aussi qu'il y avait de sérieuses difficultés à se procurer de l'eau sur la plupart des points. Non pas évidemment dans le voisinage des cours d'eau et des lacs très fréquents au Manitoba, mais « au large », comme disent ces terriens, en pensant aux plaines mamelonnées, immenses comme l'Océan. Mais là même, d'abondantes nappes aquifères s'étendent sous le sol à des profondeurs peu considérables. M. Auguste Bodart, après un examen minutieux de la contrée, écrit : « L'eau potable existe partout et l'on n'a qu'à creuser des puits pour se la procurer. » Actuellement plusieurs exploitations agricoles possèdent des puits artésiens de l'orifice desquels une eau délicieuse jaillit en abondance.

Mais je viens de citer le nom de M. Auguste Bodart et je ne vous ai pas encore présenté cet homme méritant.

Très fin, avec une pointe de scepticisme qu'il a rapportée de Paris, un brin railleur, voire un tantinet frondeur, il n'est pas commode de lui en conter. M. Bodart est d'origine fran-

çaise, mais il habite le Canada depuis fort longtemps et en connaît à fond tous les coins colonisables. C'est donc en parfaite connaissance de cause qu'il recommande le Manitoba. Après avoir une première fois et très sérieusement étudié cette contrée, il y retourne de temps en temps afin de se tenir au courant de ce qui s'y passe.

M. Bodart est secrétaire général de la Société d'immigration française.

Parfaitement désintéressé, profondément dévoué au développement de son pays d'adoption, à la foi catholique et à la colonisation du Manitoba par des immigrants de race latine, M. Bodart a rendu les plus grands services aux Français et aux Belges qui ont eu recours à lui. Mgr Labelle le tenait en haute estime : Mon Bodart, m'a-t-il dit plus d'une fois, c'est mon bras droit. Adressez-vous à mon Bodart! Et je reprends bien volontiers le conseil de Mgr Labelle pour l'offrir à tout émigrant belge qui part pour le Canada. Je lui indique même où habite cet homme précieux : 217, rue Saint-Jacques, à Montréal.

Donc, périodiquement, M. Bodart retourne au Manitoba. Il m'offre de faire coïncider mon voyage dans l'Ouest avec sa tournée d'inspection. On devine si j'accepte : avec un pareil guide, je suis assuré de bien voir.

*
* *

La plupart des paroisses du Manitoba sont échelonnées le long des deux principales rivières qui arrosent cette province : la *Rivière-Rouge* et l'*Assiniboine*.

Sur la *Rivière-Rouge* se trouvent les paroisses de Sainte-

Agathe, Saint-Norbert, Saint-Vital, Saint-Boniface, Winnipeg, Saint Jean-Baptiste, Kildaen, Saint-Paul, Saint-André, Saint-Clément et Saint-Pierre.

Sur l'*Assiniboïne* : Saint-James, Saint-Charles, Headingly, Saint-François-Xavier, Dobler possit, High Bluff et le Portage la Prairie.

Il faut citer, en outre, les paroisses de Saint-Alphonse, de Saint-Léon, les colonies du lac des Chênes, Saint-Jean de Grande-Clairière, où se trouvent plus spécialement les colonies françaises et belges du Manitoba.

Je compte vous donner quelques renseignements sur chacune de ces colonies, mais le sujet est intéressant pour les agriculteurs belges et je n'ai plus guère de place pour le développer ici comme je le voudrais.

Qu'il me suffise de constater encore que ceux d'entre nos compatriotes qui, sur les conseils de M. Bodart, ont été s'y établir sont enchantés de l'avoir fait.

M. Hacault, notre sympathique confrère du *Courrier de Bruxelles*, est parti récemment pour aller visiter les paroisses belges des environs de Winnipeg. Et dans les lettres qu'il a jusqu'à présent envoyées à son journal perce la bonne impression que lui a laissée le pays.

Il a noté déjà plusieurs témoignages de satisfaction recueillis chez des colons. L'un d'entre eux lui a déclaré qu'il ne voudrait plus revenir en Belgique, lui payât-on le voyage et lui donnât-on 20,000 francs.

De pareils faits parlent hautement par eux-mêmes.

CHAPITRE XIII.

LE MANITOBA (suite).

Les colonies françaises et belges au Manitoba. — L'élevage des animaux. — La cathédrale de Saint-Boniface. — Louis Riel et les « bois brûlés ». — Un point de l'éducation anglo-saxonne. — L'émigration au Manitoba.

J'ai déjà indiqué brièvement dans le précédent chapitre les avantages naturels qui sont bien faits pour orienter vers le Manitoba le courant d'émigration des agriculteurs du nord du continent européen. A tous ces avantages il en faut joindre un encore, et non certes le moins appréciable : celui, pour nos compatriotes, de n'être point là, comme il arrive trop fréquemment à ceux qui émigrent, isolés dans un pays inconnu.

Dans les contrées du sud de l'Amérique qui, en ces dernières années, ont attiré un grand nombre de Belges, la plupart de nos compatriotes n'ont trouvé que misère et désenchantements. Le climat était insalubre. La fièvre les guettait dès l'arrivée, et quand, accablés par la maladie, ils s'adressaient aux habitants

du pays, ils ne parvenaient même pas à se faire comprendre. De plus, les mœurs de ces habitants sont brutales et violentes et de fréquentes perturbations politiques et sociales mettent à chaque instant la propriété en danger. Pour quelques-uns, doués d'une trempe spéciale ou favorisés d'un rare bonheur, qui réussissent là-bas, beaucoup y souffrent et s'y lamentent.

Il n'en est pas de même au Manitoba. De tous côtés, aux environs de Winnipeg, sur les rives de la Rivière-Rouge, des colonies belges et françaises sont fondées. Des prêtres catholiques sont partout, aidant les cultivateurs de leurs conseils réconfortants, faisant bénéficier leurs ouailles des ressources spirituelles de leur religion. La langue maternelle résonne aux oreilles des colons et, dans l'air, la volée des cloches les appelle aux prières de leur culte. Les Belges qui émigrent peuvent donc retrouver au Manitoba, outre des éléments certains de réussite matérielle, un climat salubre, une terre vierge et merveilleusement féconde, ces deux biens précieux, ces deux facteurs indispensables du bonheur : leur langue et leur foi. Et l'on peut dire assurément que, là où est la langue, la race, la foi et la famille, là est presque toute la patrie.

J'indiquerai brièvement ce que sont quelques-unes des principales colonies belges et françaises du Manitoba.

*
* *

Saint-Léon a été fondé, en 1874, par un groupe de Canadiens revenus désillusionnés des États-Unis, où ils s'étaient rendus à la suite d'un grand nombre de leurs compatriotes pour y tenter la fortune. C'est un joli village situé à proximité de la ligne de Pembina, un embranchement du Canadian Pacific. Non loin de Saint-Léon existe un petit lac entouré de bois. L'ensemble du

pays est montueux, mi-partie prairies, mi-partie bois. L'eau est excellente et se trouve partout à une profondeur de 3 à 6 mètres. Il se fait quelque commerce à Saint-Léon. Le village possède une église, un bureau de poste, un moulin à farine, une scierie, une fromagerie, plusieurs magasins divers.

* * *

Oak-Lake — le lac des Chênes — se trouve sur la ligne principale du Canadian Pacific, à 265 kilomètres environ à l'ouest de Winnipeg. De l'avis de M. Bodart, Oak-Lake doit devenir un des centres les plus importants de la colonisation de langue française sur les territoires du Nord-Ouest Cette localité tire son nom d'un petit lac entouré de bois de chênes, qui se trouve à 9 kilomètres de la station. Près de ce lac et jusqu'à la frontière des États-Unis, distante de 75 kilomètres, la terre est d'excellente qualité. Le sous-sol, formé d'argile, est recouvert d'une riche couche d'humus. Ce territoire superbe est arrosé par la rivière Calumet (Pipestone creek), qui, après être sortie du lac des Chênes, porte le nom de rivière aux Prunes (Plum creek) et va se jeter dans la rivière Souris. C'est dans le district de Souris, sur les bords de la rivière du même nom, qu'on a découvert les abondantes mines de houille que j'ai signalées déjà. Le lac des Chênes est une jolie pièce d'eau, très poissonneuse, de 8 kilomètres sur 5.

Le village d'Oak-Lake ne compte guère plus d'une cinquantaine de maisons disposées autour de la station. Mais, outre cette paroisse, dont la population est d'origine française et qui a pour curé M. l'abbé Bernier, le comté de Dennis possède plusieurs colonies européennes formées par des Belges et des Français qui presque tous ont fixé leur résidence au sud du lac.

des Chênes sur des lots gratuitement distribués par le gouvernement.

* * *

Saint-Jean de Grande-Clairière, plus simplement nommé *Grande-Clairière*, est un petit village situé à 28 kilomètres au sud de la station d'Oak-Lake, près du petit lac Saint-Jean.

Les terres y sont très fertiles. Des Canadiens de la province de Québec, des métis, des Français de toutes les parties de la France, des Belges aussi y sont arrivés très nombreux. Le curé de la Grande-Clairière, M. l'abbé J. Gaire, que j'ai eu le plaisir de rencontrer à Bauff, dans les Montagnes Rocheuses, a beaucoup fait pour la colonisation de cette région.

* * *

Saint-Alphonse est situé dans le sud du Manitoba, à 15 kilomètres de la station de Cypress-River (rivière aux Cyprès), située elle-même à 15 kilomètres de Winnipeg. Admirablement placé dans une région où les bois alternent avec les prairies, Saint-Alphonse s'est beaucoup accru au cours de ces dernières années.

Le terrain est plat en certains endroits, accidenté et montueux dans d'autres, mais les plus fortes élévations ne dépassent guère 25 mètres. Le sol est constitué par de la terre d'alluvion, le sous-sol est argileux. Le bois et l'eau y existent en abondance. La rivière aux Cyprès, longue de 120 kilomètres, traverse la colonie. Le lac du Cygne, formé par la rivière Pembina, se trouve au sud. On rencontre sur les bords de ce lac la petite tribu indienne de la Plume jaune, formée de quelques familles de sauvages à moitié civilisés. Le lac du Cygne est extrêmement poissonneux; il en est de même du lac du Pélican, situé un peu

plus à l'ouest, et de plusieurs petits lacs dans les environs.

Je ne saurais donner des renseignements plus exacts et précis sur les ressources de Saint-Alphonse qu'en reproduisant une lettre du curé de cette localité, le respectable abbé Campeau, adressée à M. Bernier, publiciste à Saint-Boniface. La voici donc :

« Cher monsieur, j'apprends avec plaisir que vous vous proposez de rééditer et de réunir en une brochure vos divers articles sur la colonisation qui ont paru dans le *Manitoba* l'hiver dernier. Je ne puis que vous féliciter de votre projet. En faisant connaître les avantages qu'offre le Manitoba aux Canadiens qui, pour une raison ou pour une autre, se voient obligés d'aller chercher fortune en dehors de la province de Québec, vous dirigez le flot de l'émigration vers le Manitoba, vous travaillez efficacement à la conservation de notre langue, de nos mœurs, de notre religion, en un mot de notre nationalité, et par là même vous faites une œuvre éminemment patriotique.

» Si vous le permettez, je donnerai quelques notes sur Saint-Alphonse et, si vous les croyez utiles à votre cause, vous pourrez vous en servir à votre discrétion.

» Saint-Alphonse, située à 95 milles au sud-ouest de Winnipeg, est une réserve exclusivement catholique, comprenant les cantons 5 et 6 des rangs 11 et 12 (ouest du 1er principal méridien). En général, cette région est ondulée, c'est-à-dire qu'elle présente tour à tour des plaines et des hauteurs ; mais ces élévations ne méritent pas le nom de montagnes : ce sont plutôt des collines, des coteaux aux croupes larges et arrondies, à pente douce, que la charrue peut facilement gravir jusqu'à leur sommet.

» Avantages particuliers de la localité : l'*eau* est excellente.

On peut creuser des puits partout et avoir de l'eau à une profondeur de quinze pieds. En outre, la *rivière aux Cyprès* traverse la colonie de l'est à l'ouest; elle fournit une eau limpide et ne tarit jamais. On voit çà et là des lacs qui seront toujours d'une grande utilité pour les pâturages. Le lac du Cygne (Swan-Lake), le lac de la Roche et le lac Pélican abondent en poissons. Pendant l'hiver, nombre de personnes se rendent à ces lacs et font d'excellentes pêches.

» Il est bon de remarquer qu'ici, comme dans le reste du Manitoba, la pêche et la chasse sont libres.

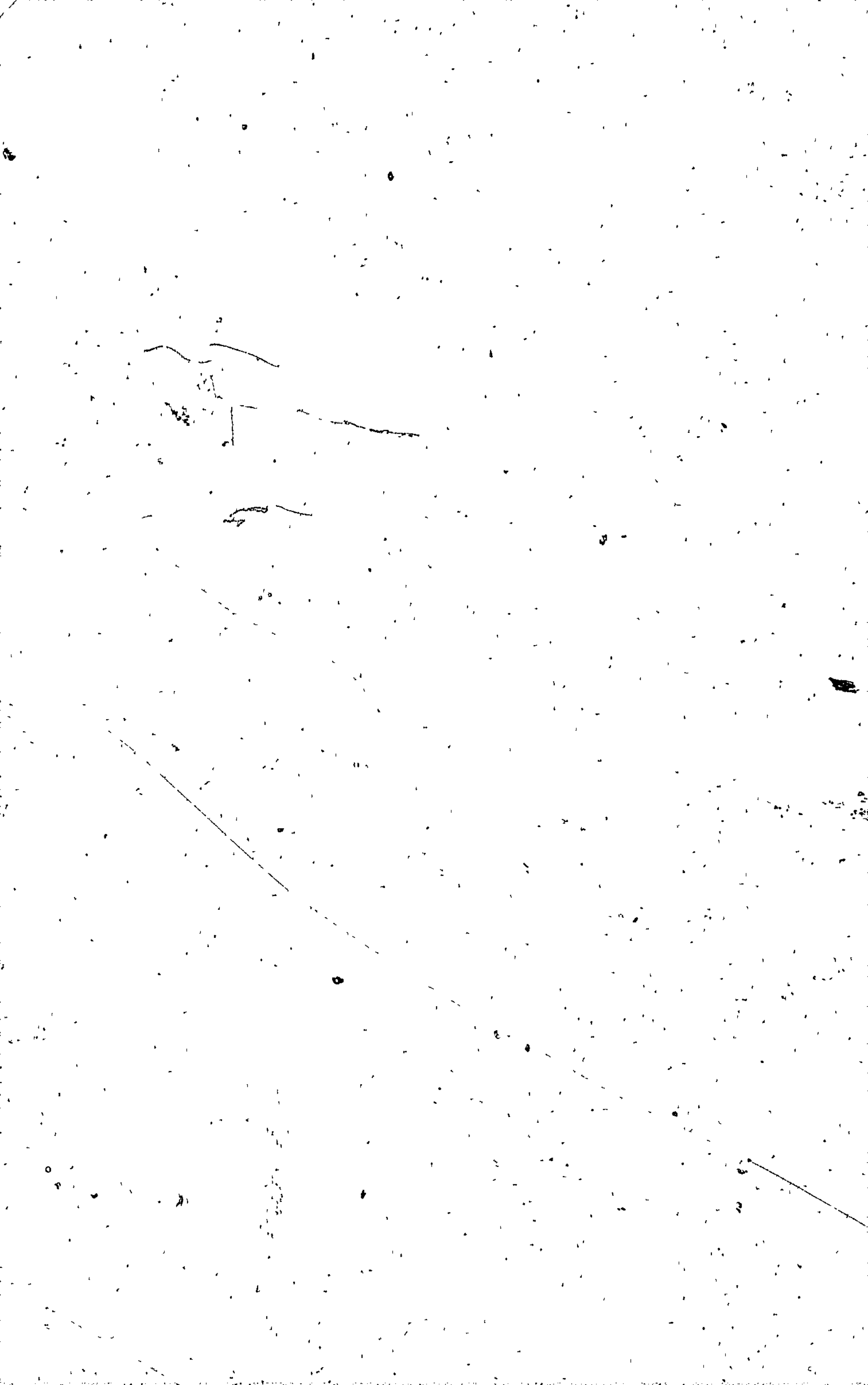
» On a ici le *bois de construction*, la *pierre à bâtir* (en petite quantité), la *pierre à chaux*, la brique, et les hommes pour utiliser toutes ces richesses ne manquent pas. M. A.-B. Paradis, dont l'habileté est reconnue, est un mécanicien de première force. Parmi les ouvriers charpentiers ou menuisiers, je me contenterai de nommer M. Elie Lusignan, actuellement à Winnipeg. Il y en a une douzaine d'autres qui sont passablement capables. M. Octave Larrivée est un des premiers tailleurs de pierres; M. F.-X. Langevin, bon briquetier; M. O. Bédard, un maître forgeron; il est aussi voiturier, ainsi que M. Choquette.

» Le sol est un terrain d'alluvion d'une couche dont l'épaisseur varie de 8 à 20 pouces, et reposant sur un fond de terre forte. La moyenne du rendement, cette année, est de 36 minots (le minot vaut 36 litres d'hectolitre) par acre (l'acre vaut 2/5 d'hectare) et au delà. M. Louis Malo a récolté 500 minots de blé sur 11 acres. 4 acres de culture en blé ont rapporté 170 minots à M. Arthur Larrivée. Le rendement en légumes n'est pas moins extraordinaire.

» Facilité d'accès au marché: la station Cypress-River, sur le



LA GRANDE CULTURE AU MANITOBA.



chemin de fer Manitoba South-Western, est à un mille au nord-ouest de la réserve. Il y a là trois magasins. Pilot-Mound, à sept milles au sud-est de la réserve, reçoit ses marchandises directement des grands centres de commerce, de sorte que le marché en cette ville est à peu près le même que celui de Winnipeg. Pilot-Mound est une station du Pembina Mountain Section Railway.

» La valeur du terrain varie de deux à dix piastres (1). Tous les nombres *impairs*, numéros du cadastre, et plusieurs nombres *pairs* sont la propriété de compagnies, de spéculateurs et d'autres particuliers, mais presque tous ces terrains sont inoccupés; on peut les acheter à de bonnes conditions. En outre, il y a près de soixante-dix terres, ou quarts de section, à prendre comme homesteads aux prix de dix ou de vingt piastres. Toutes ces terres sont propres à la culture. On trouve du foin presque partout.

» Cinquante familles, venues, la plupart, des États-Unis, composent la paroisse. Pour se rendre à Saint-Alphonse, on a dû faire des emprunts : aujourd'hui les dettes sont payées et on commence à jouir d'une honnête aisance. Sept personnes seulement ont hypothéqué leur terrain pour une faible somme. Encore une année d'abondance comme celle-ci, et personne ne sera plus en dette. Parmi les familles qui ont le mieux réussi, je puis citer M. J. Choquette, qui a récolté, cette année, au delà de 2,000 minots de grain, et les MM. Desrochers, qui viennent des montagnes du nord de Montréal. Arrivées ici avec fort peu d'argent, les quatre familles ont aujourd'hui chacune une terre et toutes font de très bonnes affaires.

» Nous avons une église, des écoles, deux scieries, et cet hiver

(1) Voir annexes.

nous aurons un moulin à farine; en attendant, nous allons à Pilot-Mound ou à Norquay. Il y a un magasin près de l'église; le bureau de poste est au magasin. Nous avons la malle deux fois par semaine.

» On se rend à Saint-Alphonse par le Manitoba South-Western, en prenant un billet pour Cypress-River.

» Espérant que ces informations vous seront utiles, je vous prie de me croire

» Votre humble serviteur,

» T. CAMPEAU, prêtre. »

M. Campeau écrivait cette lettre il y a six ans. Depuis lors la paroisse de Saint-Alphonse s'est considérablement développée.

Je me borne à citer les colonies de Saint-Pierre, dans le comté de Carillon, de Sainte-Anne-des-Chênes; de Lorette, de la Broquerie, de Saint-Charles, de Saint-François-Xavier, de Sainte-Agathe, de Saint-Joseph, de Saint-Norbert, de Saint-Jean-Baptiste, de Saint-Pie, de Saint-Eustache, de Saint-Laurent, de Nouveau-Bruxelles, etc., à propos desquelles j'aurais à répéter à peu près les renseignements que j'ai fournis pour les paroisses dont je viens de parler. On voit que l'émigrant n'aura que l'embarras du choix entre un grand nombre de villages dont le nom dit assez qu'ils sont français et catholiques.

J'ajouterai que ces endroits ne sont point perdus à l'intérieur des terres, mais que des routes excellentes, partant des villages, rejoignent de toutes parts la ligne principale ou l'un des embranchements du Canadian Pacific et ouvrent aux produits de la région un marché considérable.

* * *

En signalant les ressources agricoles du Manitoba, je ne vous

ai encore parlé que des produits des champs et des jardins, de la culture des céréales et des légumes. J'ajouterai que cette région est éminemment favorable à l'élevage des animaux. Partout est gratuit l'usage de vastes pâturages qui fournissent aux bestiaux, hiver comme été, tous les éléments de leur nourriture.

Pour apercevoir les bénéfices que l'on pourrait tirer de l'élevage des animaux et des industries agricoles qui se greffent sur un système de culture mixte, il suffit de penser à ces prairies immenses où croît comme à plaisir du foin dont le cultivateur a gratuitement l'usage en été et dont il peut, non moins gratuitement, faire la coupe pour les mois d'hiver. Cette abondance de fourrages, leurs précieuses qualités nutritives sont extrêmement favorables à la croissance des animaux, et les bœufs du Manitoba ont une réputation de premier ordre. Les chevaux, les porcs, les moutons, les volailles de toutes sortes ne s'y développent pas moins avantageusement.

L'industrie laitière aussi est appelée à prendre dans les centres agricoles groupés aux alentours de Winnipeg un essor considérable. Il y a quelques années, le gouvernement provincial appela au Manitoba M. Barré, qui avait été professeur d'industrie laitière dans la province d'Ontario. Cet homme d'expérience parcourut la province, donnant dans chaque localité des conférences intéressantes et pratiques, enseignant la fabrication du beurre et du fromage, montrant aux colons les avantages extraordinaires qu'offre à ce point de vue la région qu'ils habitent.

*
* *

Un dimanche, dans l'après-midi, M. Bodart, qui a tant fait

pour l'établissement au Canada d'émigrants de race latine, — et moi, nous circulons par la ville de Winnipeg. Nous allons jusqu'aux ruines de Fort-Garry. Une porte et quelques murs, voilà tout ce qui reste d'un fort des plus puissants parmi tous ceux qui firent la puissance de la célèbre Compagnie de la baie d'Hudson, celui de tous qui eut le plus à éprouver les attaques des tribus sauvages dont parlent les livres qui disent l'histoire des Canadiens et des fourrures. Elle est bien intéressante l'histoire des nombreuses compagnies formées pour dépouiller de leurs fourrures les bêtes chaudement vêtues qui abondent au Canada. Mais ce serait allonger outre mesure des notes de voyage que d'entreprendre de la résumer et je renvoie mes lecteurs que cette question spéciale intéresse, au livre de M. L.-R. Masson : « Les bourgeois de la Compagnie du nord-ouest. » Un fait est certain, c'est que le trafic des pelleteries fut le mobile le plus puissant de l'établissement de la Nouvelle-France. Des fortunes considérables y furent créées, tantôt par le commerce libre, tantôt par de puissantes compagnies qui avaient obtenu du Roi non seulement le monopole du commerce, mais aussi la charge de gouverner le pays.

Ces grandes entreprises ayant, par leur mauvaise administration, failli au but que l'on se proposait, la traite retomba entre les mains indisciplinées des « coureurs des bois », ces héros des plaines et des forêts, singulier mélange de bien et de mal qui, pendant longtemps, ont fourni des héros à nos romanciers modernes.

Plus tard on en revint aux pivilèges accordés par district et l'on s'en trouva mieux.

* * *

Mais je reprends le récit de notre promenade. Mon guide et moi, nous passons le pont jeté en travers de la rivière Rouge et nous arrivons à Saint-Boniface. C'est ce jour-là que j'eus l'honneur de faire à S. G. Mgr Taché, la visite que je vous ai contée.

Avant d'être admis à paraître devant Sa Grandeur, nous avons eu le temps de visiter la cathédrale de Saint-Boniface. Pauvre cathédrale! Grande à peine comme la chapelle d'un de nos collèges catholiques et décorée avec moins de luxe que ne pourrait l'être en Belgique le moindre sanctuaire!

Autour de l'archevêché, divers établissements de bienfaisance et d'éducation montrent que Mgr Taché, après avoir été pendant vingtans, vêtu de la pauvre robe du missionnaire, porter la foi catholique au travers des réserves du nord-ouest; après avoir, par son indomptable énergie, par l'influence qu'il a acquise sur toute la population canadienne, sur les métis et sur une bonne partie des Indiens éparpillés sur son immense diocèse, sauvegardé la suprématie de la race française au Manitoba, a su, pour parfumer de vertu le cours de ses dernières années, répandre autour de lui un nombre incommensurable de bienfaits.

Après un rapide examen de la cathédrale, M. Bodart me montre dans le cimetière qui entoure l'église la sépulture de Riel : une croix très simple, dans un tout petit jardinet pareil à ceux des autres tombes. Sur la croix cette suscription :

A Louis-*David* Riel.

Les métis auraient désiré que l'on mît :

A Louis-*David* Riel, *prophète*.

Mais Mgr Taché s'y est opposé, jugeant, avec raison, qu'il était déjà fort beau d'accepter le *David*.

Ce nom de Riel évoque en mon esprit une des plus intéressantes périodes de la vie politique au Canada. Depuis que je suis dans ce pays, j'ai lu bien des fois le nom de Louis Riel. J'en ai entendu parler plus souvent encore. Et, certes, il est peu de noms dont le rappel m'ait paru soulever des passions plus violentes et plus opposées. Parmi mes interlocuteurs, les uns lui décernent les titres de grand patriote, de héros, de martyr du Nord-Ouest ; les autres le dénomment couramment : rebelle, imposteur et lâche.

« Notre regretté compatriote et ami Louis-David Riel, d'heureuse et sainte mémoire, » puis-je lire dans une publication canadienne.

« Riel, ce héros de contrebande, héros sinistre dont le nom sera à jamais synonyme de malheur, » imprime une autre publication, non moins canadienne.

Qu'est-ce que Louis Riel ?

Je rappellerai brièvement quelques faits.

En 1867, les provinces du Haut et du Bas-Canada, c'est-à-dire la province de Québec et celle d'Ontario, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, furent réunies sous le titre de Puissance du Canada. Les chefs du nouvel État portèrent leurs vues sur les territoires de chasse cédés, en 1670, par Charles II, à la Compagnie de la baie d'Hudson. Bientôt des négociations s'engagèrent pour le rachat du privilège territorial de la compagnie et aboutirent à la cession au Canada, contre une indemnité de 7,500,000 francs, d'un domaine immense couvrant près de 7,000,000 de kilomètres carrés.

Les anciens habitants se montrèrent inquiets. Il leur parut peu régulier qu'on vendît ainsi les terres dont ils avaient la possession de temps immémorial. L'arrivée des arpenteurs anglais

mit le comble à leurs craintes. La Compagnie de la baie d'Hudson ne s'était jamais préoccupée de faire un cadastre. Et pourquoi l'eût-elle fait? Chacun se sentait les coudes libres, possédait plus de terre qu'il ne lui en fallait et ne songeait nullement à envier les terres de son voisin. Il n'y avait de limites tracées entre deux propriétés que celles indiquées par le travail des habitants. Un métis pouvait semer du blé exactement jusqu'au point où un autre en avait semé avant lui. Au jour de la récolte, chacun prenait le produit de sa culture, et quand il ne pouvait s'étendre au nord, il s'agrandissait au sud, à l'est ou à l'ouest.

Mais tout changeait d'aspect avec l'arrivée des arpenteurs. Quels droits les habitants conserveraient-ils sur les terres qu'ils avaient cultivées et occupées? Allait-on les déposséder? Beaucoup le crurent. Il se manifesta dans tout le pays une inquiétude sourde qui peu à peu se fit plus bruyante, jusqu'à ce qu'elle éclâta en révolte. Un jeune métis du nom de Louis Riel se fit remarquer par la vigueur de son opposition et ne tarda pas à être mis à la tête de ses compatriotes. Tout s'apaisa néanmoins après des péripéties trop longues à raconter ici.

Mais, en 1885, les métis mirent en avant de nouveaux griefs, réels ou imaginaires, ce n'est pas à nous de le dire. Louis Riel fut remis à la tête des mécontents. Il y eut des massacres, des combats sanglants, et Louis Riel, fait prisonnier, fut jugé et pendu.

On a mis en doute l'impartialité des juges. On a dit que le tribunal avait refusé l'argent nécessaire pour convoquer tous les témoins. On a dit bien d'autres choses.

Les adversaires ont répliqué que le but réel et caché de Riel n'était autre que de personnifier la cause des métis et de

s'en faire une arme; que son seul désir était de se faire acheter par le gouvernement.

Si Riel fut un imposteur, on ne peut nier qu'il fut un imposteur de génie. Connaissant à fond la population simple et honnête qui lui avait confié ses destinées, sachant de science profonde la propension qu'elle avait à croire au merveilleux, Riel se donna les apparences d'un homme mystique. Il sentait n'avoir point de chance de réussir en qualité de métis outragé dans ses traditions, et comme le dit je ne sais plus quelle amusante parodie de l'opéra de Meyerbeer, « de rage, il se fit prophète ». Il compléta son état civil par l'adjonction à ses prénoms baptismaux du prénom de David; il affecta des relations surnaturelles, et tous les simples le suivirent.

Son tort le plus grave paraît être d'avoir entraîné à sa suite l'élément sauvage, farouche, cruel, sanguinaire, irraisonné.

Les uns ont dit qu'il était devenu fou, les autres ont cru à un état de conscience parfaitement lucide. Qui faut-il croire?

Encore une fois, j'expose, il ne m'appartient pas de juger. Et c'est déjà beaucoup que j'aie exposé. Je ne conçois rien d'irrévérencieux comme un étranger qui se permet de condenser en quelques lignes des événements qui ont passionné tout un peuple pendant de longs temps. On éprouve quelque honte à voir le peu de cas que fait quelqu'un d'une chose qui vous a servi d'aliment cérébral durant l'espace de plusieurs mois. C'est l'histoire du monsieur qui, en une phrase de consolation banale, juge une situation de ménage dont chaque jour fait apercevoir les nouvelles et effrayantes complications.

Toujours est-il, pour continuer mon exposition, qu'un certain nombre de gens se sont, à la force du poignet, hissés au pouvoir le long de la corde au moyen de laquelle Riel fut pendu;

ainsi est-il encore que la question *Riel* agite le Canada d'un mouvement fiévreux dont chaque période électorale voit le renouveau et qui, bien que s'affaiblissant peu à peu, ne paraît pas près d'être encore arrêté.

J'ai la curiosité de demander à mon guide :

— Chaque année, la tombe de Riel doit être le but d'un pèlerinage de métis?

M. Bodart éclate de rire :

— A la fin de la première année qui suivit la mort de Riel, me répondit-il, une messe fut célébrée pour le repos de son âme en la cathédrale de Saint-Boniface. Moins de dix métis y assistèrent. *Sic transit gloria mundi.*

Les métis, appelés aussi « bois brûlés », sont intéressants au premier chef. Ils sont les descendants de trappeurs de race française qui se sont alliés à des sauvagesses. Les métis sont de fort beaux hommes, grands, larges, souples, bien faits, au teint plus ou moins foncé, selon la proportion plus ou moins grande de sang indien qui coule dans leurs veines. Ils paraissent concentrer les aptitudes physiques des deux races. Ils semblent, dit Mgr Taché, posséder à un haut degré une faculté propre au sauvage et que les autres peuples n'acquièrent presque jamais : c'est la faculté de se guider à travers les forêts et les prairies sans autres données qu'une connaissance d'ensemble qui est insuffisante à tout autre, dont ils ne savent pas toujours se rendre compte à eux-mêmes. Presque tous sont doués d'une grande puissance d'observation, rien n'échappe à leurs sens et l'on peut dire que tout ce qu'ils ont vu reste gravé dans leur mémoire en caractères ineffaçables. Que de fois, en voyageant, j'ai été étonné d'entendre mes compagnons s'écrier, par exemple, au milieu d'une forêt épaisse : Je suis passé il y

a trois ou quatre ans; et sur cet arbre il y avait une branche de telle forme qui a disparu! Ou bien, arrivés sur les bords d'un rapide qu'ils n'ont vu qu'une fois ou deux : Prenons garde, il y avait ici une pierre aiguë; comme l'eau est basse cette année, cette pierre pourrait bien endommager notre embarcation!

Dans les immenses prairies, ils semblent reconnaître jusqu'au moindre accident de terrain. Si on leur demande des informations, ils vous donnent de ces explications qu'un propriétaire peut à peine fournir sur son petit domaine, et, après être entrés dans une minutie de détails, ils complètent votre étonnement en disant : Je ne connais pas beaucoup cet endroit-là, je n'y suis passé qu'une fois, il y a bien longtemps! Un coup d'œil leur suffit pour connaître tous les chevaux d'une bande nombreuse qui ne leur appartient point, et après un laps considérable de temps, ils se souviendront de ce qu'il peut y avoir de différence entre un animal de cette bande et un autre qu'ils auraient vu ou non.

Ceci prouve assez combien ils sont observateurs. Aussi, sans paraître y faire attention, ils toisent souvent un homme et le jugent avec une facilité et une justesse surprenantes.

Cette facilité d'observation est pour les métis une source de jouissances véritables, lorsque surtout il leur arrive un étranger qui a l'air d'avoir besoin de se contenir pour ne pas laisser éclater le mépris que le sentiment de sa propre dignité lui inspire à l'endroit de tout ce qu'il croit tenir du sauvage. Tel est le cas pour bon nombre de voyageurs de la race anglo-saxonne. La curiosité de nos hommes se saisit de sa personne : avec des dehors calmes et insouciants, ils étudient cet étranger, qui ne se défie de rien; puis, le dépouillant de son vernis de civilisation, ils l'habillent à leur guise. J'avoue que,

bien des fois, il m'a fallu éclater de rire en entendant les plaisanteries pleines de sel que le pédantisme inspirait à leur esprit d'observation.

Ce qu'on appelle « l'esprit » ne fait donc pas défaut à nos bons enfants du nord, dit encore Mgr Taché; on peut ajouter qu'ils sont très intelligents. Ceux des métis qui ont eu l'occasion de s'instruire ont montré en général des talents remarquables, et dans les divers rangs de la société on les a vu remplir avec honneur les emplois qui leur étaient confiés. Ils apprennent les langues avec une facilité étonnante. En règle générale, ils ont plus de dextérité et d'aptitudes diverses que le plus grand nombre des hommes de même condition avec lesquels ils se trouvent en contact.

Parmi ces traits qui caractérisent les métis, il faut citer en premier lieu leur extrême politesse et leur vertu hospitalière. Il leur est impossible, disent-ils, de manger auprès de quelqu'un sans lui offrir de partager leur repas, ne disposassent-ils que d'une bouchée.

Leurs défauts principaux sont l'imprévoyance, une certaine instabilité de caractère, un profond dégoût pour tout travail sédentaire et l'incroyable facilité avec laquelle ils se laissent entraîner vers le plaisir, qu'il prenne les apparences du jeu ou de l'alcool.

Plusieurs métis sont arrivés à une haute situation et j'en ai rencontré un chez M. Larivière, d'aspect fort actif et intelligent, qui venait d'être élu membre de la Chambre des représentants du Manitoba.

*
* *

M. Bodart et moi, nous assistâmes aux offices à Saint-

Boniface. Le matin nous avions entendu la sainte messe dans une petite chapelle située non loin de la gare du Canadian Pacific et où l'on nous avait fait payer 50 centimes pour notre chaise. Ce prix n'a rien d'étonnant dans un pays où les croyants ont charge d'entretenir les ministres de leur culte.

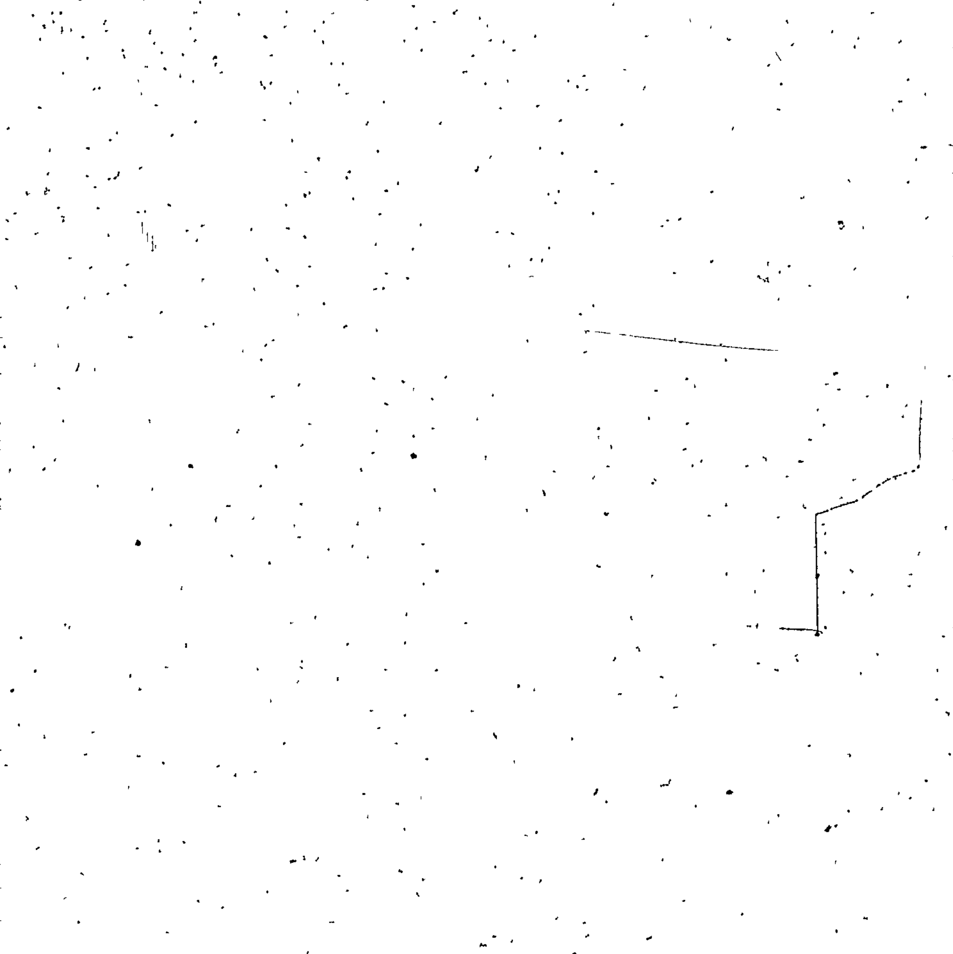
Je viens d'évoquer la gare du Canadian Pacific à Winnipeg et, avec elle, tout le quartier qui l'entoure. Sans que les rues soient barrées par aucun obstacle, les trains passent à toute vitesse. Partout en Amérique on insère profondément dans l'homme le sentiment de la responsabilité de son être moral et physique. Ce sentiment est si efficace que l'on ne croit point nécessaire de protéger l'habitant contre les accidents sur les voies publiques.

Considérez l'intérieur de nos gares de chemin de fer. Partout des écritaux portant défense de traverser les voies. Remuez-vous, il pleut des contraventions : amende pour qui montera dans un train en marche ou qui en descendra ; amende pour qui montera d'un côté autre que le côté réservé à cet effet. Les portes des salles d'attente sont fermées dès que le train entre en gare, fermées au nez des voyageurs qui s'impatientent, trépignent derrière les vitres jusqu'au départ du train, qu'ils auraient eu dix fois le temps de prendre. Il fleurit tout un système de vexations ridicules. C'est une continuelle tutelle de l'homme. Et de là, dans certains cas, pour ce dernier, de l'indécision, de la maladresse, des accidents dont les tuteurs sont très justement déclarés responsables, un affaiblissement de l'esprit d'action et de la vertu de virilité dans la race.

Au Canada, comme presque partout en Amérique, le train passe à pleine vitesse dans les rues. A peine y a-t-il un écriteau qui vous invite à prendre garde aux carrefours et une sonnerie

de cloche qui vous avertit aux approches des gares. Le voyageur qui voit partir le train est libre de le rattraper à la course et d'escalader la plate-forme de la dernière voiture. S'il tombe, c'est à ses risques et périls. Il le sait bien et ne tombe pas. Quand il y a danger et qu'il ne se sent pas sûr de lui, il ne tente pas une entreprise qu'il juge périlleuse.

Les trains, qui, en pleine course, acquièrent une vitesse considérable, s'ébranlent d'ailleurs très lentement et n'accélèrent leur marche que peu à peu.



CHAPITRE XIV.

L'ÉMIGRATION.

Considérations générales. — L'émigration considérée comme remède à la crise sociale. — Sa nécessité. — Qui doit émigrer? — Qui peut émigrer? — Où doit-on émigrer?

Dans les précédents chapitres, je me suis arrêté assez longuement aux avantages que présente, pour les émigrants, la province de Manitoba. Ce n'est pas que d'autres provinces canadiennes : la province de Québec et, notamment, les cantons de l'est de cette province, les provinces maritimes : la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'île du prince Édouard, la riche province d'Ontario, les territoires du Nord-Ouest et, par delà les Montagnes Rocheuses, la Colombie britannique, ne puissent constituer d'excellents champs d'émigration; mais, sous peine d'emplir ce volume de descriptions peu variées, il faut bien que je me borne à les citer simplement.

Je ne saurais m'empêcher toutefois de dire ici ce que je pense de l'émigration envisagée d'une façon générale et comme

remède à la crise sociale qui sévit dans nos vieux pays trop encombrés.

Il est peu de questions à propos desquelles on se serve aussi fréquemment et avec plus de succès des arguments de sentiment, ces arguments trop souvent puérils et trop peu souvent décisifs. Et il m'est arrivé de rencontrer des hommes, ordinairement sensés, qui dès que je parlais d'émigration s'écriaient aussitôt : Fi l'horreur ! Comment pouvez-vous admettre que la mère patrie consente à abandonner ses enfants, à les déchirer d'elle-même pour les envoyer se faire . . . riches ailleurs ?

Il n'y a pas bien longtemps que j'entendais encore cette phrase ou telle autre prononcée à un de nos congrès catholiques des œuvres sociales et, je ne sais pourquoi, elle évoque en moi des vers appris au collège et qui sont encore probablement dans toutes les mémoires comme ils se trouvaient dans la mienne.

C'étaient des vers de Guiraud, extraits de la pièce intitulée : *Le petit Savoyard*. Une mère se sépare de son fils. Pars, lui dit-elle :

Que te sert mon amour ? je ne possède rien !
On vit heureux ailleurs, ici, dans la souffrance !
Pars, mon enfant, c'est pour ton bien !

Eh bien ! ces vers me paraissent indiquer de façon naïve et touchante la nécessité de l'émigration.

Ah ! certes, quand la mère patrie est assez vaste, assez riche pour nourrir tous ses enfants, c'est folie d'aller chercher fortune ailleurs.

Mais, hélas ! ce n'est pas là le cas de beaucoup de pays dans l'Europe centrale, ce n'est assurément pas le cas de la Belgique.

Nul pays ne possède une population aussi dense que le nôtre. Nous souffrons de pléthore incontestablement. Et il nous faut des débouchés pour nos produits et pour nos hommes.

La terre belge a été longtemps généreuse; elle a nourri ses enfants pendant de longs siècles. Mais, à ce métier, elle a fini par s'épuiser. Dans quelques régions déjà, la chimie ne peut plus guère que fournir des palliatifs à cet épuisement. Nos carrières se vident aussi. La science de nos ingénieurs, pour admirable qu'elle soit, et elle est admirable véritablement, car en aucun pays du monde peut-être on n'a aussi vigoureusement qu'en Belgique lutté contre l'inévitable appauvrissement du sol, la science de nos ingénieurs voit arriver la limite où il lui faudra désarmer. Je parle, bien entendu, des industries extractives et non des industries manufacturières.

Jusques à quand la terre belge produira-t-elle assez pour nourrir tous ses enfants; jusques à quand permettra-t-elle à ceux qui s'alimentent à son sein de lutter contre ceux qui s'alimentent aux terrains vierges et puissants des pays du Nouveau Monde? Voilà ce qu'il faut savoir se demander.

L'agriculture belge ne peut plus être sérieusement rémunératrice que pour autant qu'elle soit organisée largement, toutes ses branches concourant à un but commun, les unes utilisant les produits des autres; présentant sous la même direction et pour le même propriétaire, le plant de betteraves à côté de la sucrerie; les champs d'orge et de froment à côté des brasseries et des distilleries; les pâturages à côté des étables et les étables à côté des laiteries, beurreries et fromageries; additionnant ainsi les bénéfices par la suppression des intermédiaires et la réduction au minimum de tous les déchets.

Or, cela n'est possible que dans de très vastes exploitations,

nécessitant des capitaux énormes qui ne peuvent guère se trouver qu'entre les mains de quelques riches familles ou de quelques associations.

Les moyens de transport se font de plus en plus faciles. Les procédés frigorifiques et autres — qui permettent aux produits agricoles, aux bestiaux, aux viandes, de franchir l'Océan sans rien perdre de leur fraîcheur et de leurs qualités — se perfectionnent chaque année davantage. Et ainsi, chaque année amène avec elle une difficulté de plus pour nos producteurs de lutte contrer les producteurs d'outre-mer.

Il y aurait péril à se le dissimuler, un moment viendra où cette lutte sera rendue impossible.

A ce moment critique que fera notre population agricole? Que pourra-t-elle faire?

La réponse ne saurait être douteuse : Ou bien elle se transformera; les paysans, abandonnant le métier de leurs ancêtres, passeront à l'industrie manufacturière; ou bien cette population devra aller là où la terre pourra encore la nourrir.

Le premier de ces deux remèdes ne pourra être utilement employé que par un nombre fort restreint d'individus.

Pour créer une population industrielle vigoureuse et habile, susceptible de permettre à ceux qui l'utilisent de résister à la concurrence acharnée qui pèse sur toutes nos industries, il faut autre chose que du courage et de la bonne volonté; il faut des qualités professionnelles qui ne s'acquièrent que par une longue habitude. Je dirai plus; il faut qu'un certain nombre de générations se soient succédé, bénéficiant chacune du résultat acquis par la génération précédente, développant peu à peu certaines aptitudes de corps et d'esprit, dont l'ensemble et le

perfectionnement successif créent une indiscutable supériorité au point de vue de telles ou telles occupations.

Il suffit, pour constater qu'il en est ainsi, de jeter les yeux sur certaines de nos régions. Que l'on essaie, en effet, de créer en un point quelconque une population aussi apte à la pratique des industries textiles que les populations verviétoise et gantoise! Que l'on essaie de former un groupe d'ouvriers métallurgistes semblables à ceux du pays de Liège!

Il est donc impossible de diriger ainsi, sans étapes, l'activité d'une population sur d'autres points que ceux sur lesquels elle s'est exercée.

Et, dès lors, c'est la seconde solution, l'émigration, qu'il faudra adopter.

Notez que cette solution s'impose par une autre cause encore que celle qui consiste dans la diminution de notre patrimoine naturel.

Jusqu'à présent, quand le trop-plein se produisait dans nos régions de l'Europe centrale, il existait deux soupapes formidables qui empêchaient la chaudière d'éclater : la peste et la guerre. Quand le trop-plein était sur le point de se produire, une de ces soupapes s'ouvrait, faisant le vide dans les populations, rétablissant l'équilibre, balançant les ressources et les besoins. Et c'étaient, tour à tour, la guerre qui fauchait les hommes, ou la maladie qui les abattait.

Je me plais à le croire, Dieu le veuille! ces soupapes sont à peu près enclouées.

La guerre s'est faite si redoutable, si effrayamment destructive, qu'elle s'épouvante elle-même, et que ceux-là qui ont en main le terrible pouvoir de la déchaîner, s'arrêtent, terrifiés par la responsabilité qu'ils assumeraient en le faisant.

Quant à la maladie, l'hygiène contemporaine la maintient à distance. Lentement, peu à peu, elle établit des barrières dont chaque effort étend les limites. La dernière visite du choléra a été relativement bénigne pour nous, et l'on peut penser que nous ne le reverrons pas de sitôt.

Mais la guerre et la maladie une fois écartées, les soupapes une fois fermées, la chaudière s'emplit, s'emplit toujours ; les hommes s'amoncellent, de jour en jour plus nombreux, autour d'une table de jour en jour moins bien servie.

Une fois de plus, une solution s'impose : l'émigration. Nos agriculteurs devront aller demander à d'autres terrains ce que nos terrains appauvris refuseront tôt ou tard de donner encore.

Ces terrains, ils les trouveront en nombre et en étendue considérables. L'humanité est fort inégalement répartie sur le globe. Trop dense en certains endroits, elle se trouve disséminée par groupes restreints ou par individus isolés en plusieurs pays.

Et, généralement, ces pays abandonnés des hommes ont été libéralement gratifiés par la nature des dons les plus précieux. En maintes contrées, les agriculteurs belges trouveront la terre prête à leur prodiguer ses trésors.

Leur suffira-t-il de trouver une terre riche et généreuse, et pourront-ils indifféremment s'en aller là où ils la rencontreront ?

Évidemment non. De multiples conditions sont requises pour que l'émigrant puisse trouver hors de son pays l'aisance et le bonheur matériel que les circonstances ne lui ont pas permis de trouver chez lui.

Et, tout d'abord, il importe de savoir qui doit émigrer, qui peut émigrer.

Trop souvent émigrent seuls les paresseux, les vicieux, les auteurs responsables des maux dont ils souffrent — ou encore les incapables et les faibles.

Ceux-là — où qu'ils aillent — ne peuvent éviter la misère qu'ils fuient. A coup sûr, ils échoueront et ce sont ces malheureux qui emplissent le monde du bruit de leurs lamentations. Ce sont eux, et aussi les misérables agents payés par tête d'homme expédiée, qui rendent odieux à beaucoup le nom même d'émigration.

Il est à la fois plus possible et plus pénible de réussir dans les pays neufs que dans son pays.

Plus possible, parce que les éléments de réussite sont plus nombreux et que les vaillants et les persévérants arrivent toujours à forcer la chance.

Plus pénible, parce que les étrangers, poursuivis de défiance, ignorant les usages, la langue du pays, sont — tout au moins au début — moins bien armés que les habitants.

Il faut pour s'expatrier une âme virile, rudement trempée, des bras solides et une tête bien organisée.

Il est diverses catégories d'hommes qui souvent ne pensent pas à l'émigration et qui pourtant sont ceux qui pourraient émigrer avec le plus de fruit. Je vais essayer d'en énumérer quelques-unes.

Le petit propriétaire d'abord, qui prévoit devoir végéter toute sa vie, se débattant sous la concurrence d'outre-mer. Celui dont l'emprunt commence à ronger les biens, chez qui chaque année les intérêts hypothécaires, plus forts que les revenus, emportent une partie du patrimoine.

Que ces propriétaires réalisent leur avoir et, avec les débris

de leur fortune, stérilisés en pays d'Europe, ils pourront se refaire une fortune brillante en Amérique.

Qu'ils émigrent aussi, les fermiers à gages qui n'ont dans les pays vieux aucun espoir sérieux de devenir propriétaires ; le père d'une famille nombreuse, vivant assez bien lui-même, mais incapable de donner à ses enfants un héritage et une position suffisante pour qu'il n'y ait pas déchéance : qu'ils aillent là-bas où existent des terres étendues et fertiles.

Il y a place encore à l'étranger pour les orphelinats agricoles qui possèdent quelques ressources. Ils pourront là-bas, loin du danger des villes, établir leurs pupilles en leur imposant des obligations annuelles de remboursement.

En un mot, qu'ils partent pendant qu'il en est temps encore tous ceux qui possèdent des ressources qui, insuffisantes dans nos contrées, seraient surabondantes dans les pays neufs.

Quant à ceux qui ne possèdent point d'argent, mais qui sont riches de courage et de santé, ils peuvent émigrer aussi. Seulement il faut qu'ils soient aidés.

Il faut — et ceci est un point important — que l'émigration des capitaux coïncide avec l'émigration des hommes.

Malheureusement le Belge n'a point l'esprit commercial très développé. Il y a quelques exceptions, assurément.

Le Belge, dès qu'il sort de la classe ouvrière pour entrer dans la bourgeoisie, n'a plus qu'une ambition : lancer ses enfants dans les carrières dites libérales.

Et tel père qui a acquis une honnête aisance dans le commerce des huiles ou des draps se croirait déshonoré si son fils ne promenait de par la ville sa médiocrité coiffée d'une toque d'avocat. Au collège, on ne place dans les sections profession-

nelles que ceux que l'on croit incapables de faire mieux. C'est au fils le moins doué que l'on projette de remettre le soin d'entretenir la réputation de l'industrie paternelle.

Chez les autres peuples et surtout chez ceux qui appartiennent à la race anglo-saxonne, les choses ne se passent point de cette façon. Avant d'apprendre le grec à leurs fils, les Anglo-Saxons leur enseignent les règles de la comptabilité. J'ai été reçu à Londres par un riche banquier qui me parlait de ses enfants : « Mon second fils, me disait-il avec fierté, est intelligent, solide et débrouillard, je le destine aux affaires. Mon aîné est un imbécile, j'en ferai un professeur d'université. »

Le trait est un peu vif, et il n'est pas indispensable d'être un imbécile pour se complaire dans des considérations purement spéculatives ; mais il n'en est pas moins vrai que le commerce, le haut commerce, est digne des préoccupations des intelligences d'élite et que nous sommes fort sots de ne pas le cultiver davantage. La conséquence en est que nous sommes, à ce point de vue, dans un état d'infériorité marquée vis-à-vis de la plupart des autres peuples.

Il existe en Belgique et dans les pays voisins de nombreux capitalistes qu'effrayent les fluctuations et les périls qu'offre le marché monétaire européen, que ne tentent guère les entreprises qui ne rapportent qu'un intérêt minime et qu'il est parfois si difficile de mener à bien sous le feu de la concurrence. Ils laissent dormir leurs capitaux, qui restent ainsi improductifs sans profit pour personne.

Que ne leur font-ils passer l'Océan, à ces capitaux? De nombreux champs d'exploitation leur sont ouverts.

Là où dix hommes riches, persévérants, iront se fixer après

une étude sérieuse et réfléchie des ressources du pays, il y aura large et bonne place pour des centaines de leurs compatriotes.

Que des industriels, des ingénieurs aillent créer une industrie dans les pays neufs où elle ait chance de se développer. Qu'ils exploitent des mines, fabriquent du fer ou du drap, et voilà casés de nombreux ouvriers qui formaient le surplus de notre population industrielle d'à présent.

Que des agriculteurs riches, que la production de la terre européenne ne satisfait plus, s'en aillent dans ces pays neufs prendre possession des terrains vierges et qu'ils y appellent des gens de leur pays, et ils auront rendu d'inappréciables services à la patrie, en sauvant des hommes de la misère, en créant au profit de leurs compatriotes de nouveaux courants commerciaux.

Évidemment la colonisation ne peut réussir du premier coup que dans des conditions exceptionnelles. Généralement, le nouvel établissement traverse une série de phases plus ou moins malheureuses. Si l'énergie des colons n'est pas suffisante, la ruine survient bien vite; si, au contraire, l'homme arrive à faire son éducation et à dompter la nature, il sort plus fort de la lutte qu'il a entreprise et est tout préparé pour développer la prospérité de son installation Telle est l'histoire du sol américain, où les nouveaux venus trouvaient des terres pour vivre. Les uns sont morts à la peine, les autres ont réussi en perfectionnant, pour ainsi dire, leurs qualités natives, qui, dans leur patrie primitive, se seraient peut-être atrophiées, faute d'avoir l'occasion de s'exercer.

Le Nord-Amérique a reçu de nombreux habitants venus d'Europe et appartenant à toutes les catégories, à toutes les nationalités : Anglais et Allemands, Français et Flamands,

honnêtes gens et criminels. Chacun a apporté sa pierre à l'édifice, a développé ses qualités et quelquefois même ses défauts. Ce dernier cas est plus rare que le premier : la colonisation est moralisatrice.

La vie nouvelle que commence l'émigrant lui fait subir une véritable culture, une réelle transformation. Possesseur de facultés perfectionnées ou acquises, il est le père d'une famille qu'il élève, qui hérite de ses idées, de sa manière d'être, et qui suit son exemple, en progressant la plupart du temps, aussi longtemps que les conditions restent favorables.

Telle est la cause qui a fait du peuple américain ce qu'il est, peuple qui est encore dans la voie ascendante, car la terre ne manque pas aux laboureurs, la mine suffit encore au mineur, l'industrie à l'industriel, le commerce au commerçant.

Nos contemporains, armés des découvertes de la science, iront beaucoup plus vite en besogne que les anciens, toutes choses étant égales d'ailleurs. Au lieu de créer des routes, ils établissent des chemins de fer ; ils bâtissent leurs cités suivant les règles de l'hygiène; ils s'entourent d'un confort autrefois inconnu, etc.

Pourtant, la ville ancienne possède des habitants aussi instruits que les nouveaux citadins, peut-être sortis de ses murs, et la nouvelle agglomération peut devenir bien supérieure à l'ancienne. C'est que, dans la vieille cité, on se trouve en présence de résultats acquis, d'habitudes prises ; des capitaux ont été immobilisés pour créer une installation qu'une découverte vient reléguer au second plan. La vieille ville hésite et reste telle qu'elle est, tandis que la nouvelle adopte d'emblée le système perfectionné.

A cette cause fort naturelle, qui aide à un premier établisse-

ment mieux entendu, il faut joindre celle que nous avons mentionnée plus haut. L'esprit actif d'un nouveau peuple décidera quelquefois la disposition et le remplacement d'une installation insuffisante. Chez une vieille nation, on a, depuis longtemps, pris son parti des choses, on aime son entourage, on a fait son nid ; l'esprit de soumission s'est transmis à la postérité, et si l'on est *bien*, on ne cherche pas à être mieux.

Il reste à examiner un troisième et dernier point : Où doit-on émigrer ?

Le plus prudent est de ne faire à cette question qu'une réponse générale. L'homme est divers, comme dit la chanson. Je ne sais plus quel homme illustre s'étonnait de la prodigieuse variété qui existait dans les visages humains, formés tous pourtant de quelques éléments sensiblement les mêmes : un front, des yeux, un nez, une bouche, un menton. Les caractères sont plus variés encore que les visages.

L'homme est essentiellement mobile, instable, changeant avec le climat, la race, l'éducation, les changements du pays qu'il habite. Il serait aussi impossible d'enfermer en une formule inflexible la solution de la question que je posais tout à l'heure que de faire un habit qui s'ajustât à tous les corps.

On peut cependant formuler quelques principes : tout d'abord, il ne faut pas que le climat choisi par l'émigrant soit différent de celui auquel il est accoutumé au point qu'il désoriente et déséquilibre ses facultés.

Outre le choix d'un climat favorable, s'impose aussi le choix d'une contrée où les mœurs ne soient pas trop différentes de celles de la patrie d'origine, où la langue et la foi soient les mêmes.

Il en coûte toujours, en effet, de déserter le sol natal, de dire adieu à ses parents, à ses amis, à ses habitudes. Et une telle résolution n'est déterminée que par l'obligation de gagner son pain ou par la louable ambition de conquérir un patrimoine à ses enfants.

Et quand, dans le nouveau pays que l'on se décide à adopter, on entend résonner à ses oreilles une langue inconnue, quand on ne peut comprendre ses compatriotes d'adoption, leur demander aide et protection en cas de besoin, partager leur vie, leurs travaux intellectuels, leurs distractions; quand on n'a pas autour de soi, pour se réconforter, reprendre espoir et recevoir consolation, des gens de même foi, des prêtres de sa religion, alors la situation devient intolérable et je comprends qu'on tende avec désespoir les mains vers la patrie, où la vie était si dure pourtant, où le corps souffrait, mais où l'âme était entourée d'âmes amies, où l'on entendait des paroles d'encouragement, où l'on n'était point livré à l'horreur d'une solitude que peu de caractères peuvent supporter.

Les considérations morales et religieuses ont donc une place considérable dans le choix du pays d'émigration.

Et si c'est quelque chose déjà, pour le célibataire, de savoir où il va, qui il rencontrera, comment il frayera avec ses nouveaux compatriotes, comment il pourra pratiquer les devoirs de sa religion, combien la responsabilité devient plus lourde pour les pères de famille, pour ceux qui ont charge d'âmes!

Que deviendront les êtres humains dont ils sont responsables? Comment seront-ils éduqués, instruits? Quels exemples trouveront-ils autour d'eux? Pourront-ils continuer à pratiquer

la religion de leurs pères ? Graves questions, questions primordiales !

C'est après les avoir examinées consciencieusement que je crois pouvoir attirer sur le Canada l'attention de tous ceux qui, pour une des causes que j'ai énumérées, songeraient à se choisir une nouvelle patrie.

CHAPITRE XV.

LES MONTAGNES ROCHEUSES DU CANADA.

Les Peaux-Rouges. — Medicine Hat. — Calgary. — Banff : le Spa du Canada. — Rats à trompe et écureuils : croupon détaché. — Les incendies dans les forêts. — La construction du chemin de fer. — Les ours. — Clair de lune et lever de soleil. — Les « Canyons ».

Depuis plusieurs heures le train que j'ai pris à Winnipeg m'emporte à toute vapeur vers les Montagnes Rocheuses. *Swift Current!* L'indicateur des chemins de fer porte, à côté du nom de cette station, un petit signe indiquant que la gare possède un buffet où l'on peut se rafraîchir. Je meurs de soif dans mon wagon et je me précipite vers ce buffet avant même que le train soit arrêté. Hélas! trois fois hélas! on ne peut se rafraîchir qu'avec du thé chaud. Par surcroît d'infortune, il n'y a pas bien longtemps que nous avons abandonné notre restaurant Balmoral sur une petite voie d'évitement et il se passera quelques heures avant que nous en accrochions un autre. Je ne suis pourtant point fâché d'être descendu à *Swift Current.* Je

vois là les premiers « Peaux-Rouges » qu'il m'ait été donné de voir dans l'ouest. Ce sont des femmes et des enfants portant des défroques déguenillées d'Européens. Accroupis contre de vieux tonneaux, près de la gare, ils vendent des cornes de buffle noircies et polies. Le train s'ébranle. J'ai à peine le temps de les apercevoir, mais on m'assure que, plus loin, à *Medicine Hat*, j'en verrai un grand nombre.

J'en suis fort curieux. Les quelques types entrevus ont fait revivre en mon imagination les personnages des romans de Fenimore Cooper et Gustave Aymard que j'ai dévorés quand j'avais douze ou treize ans : ces héros merveilleux à l'œil de faucon, au pied de cerf, à l'âme de lion, — si ardents aux combats et si stoïques devant la torture, — qui faisaient de si nobles actions et prononçaient de si graves et belles paroles. Et c'est à leurs aventures que je rêve encore lorsque, cinq heures plus tard, le train transcontinental entre dans la gare de *Medicine Hat*.

J'avais aperçu déjà dans la plaine de nombreuses tentes et j'avais vu même un grand diable coiffé d'un foulard rouge, une couverture de laine rouge jetée sur les épaules, qui traversait un champ sans daigner accorder seulement un regard au train qui passait. Dès que le train s'arrête, le même spectacle qui m'avait frappé à *Swift Current* se représente à moi. Des femmes et des enfants offrent en vente des cornes de buffle semblables à celles que j'ai signalées tout à l'heure. Mais les vendeurs sont beaucoup plus nombreux. De plus, on aperçoit plusieurs Indiens du sexe fort qui se promènent à quelques pas de leurs familles.

Ils ont bien tous le type que je connaissais par les gravures : la peau cuivrée, le nez fort et large, la bouche grande aux

lippes épaisses, les deux rides très profondes, partant du nez pour rejoindre les commissures des lèvres, les yeux noirs, extraordinairement brillants, les paupières lourdes, d'énormes bourrelets sous les yeux, les cheveux raides, séparés par une raie au milieu de la tête et retombant des deux côtés sur les épaules comme deux écheveaux de fil noir.

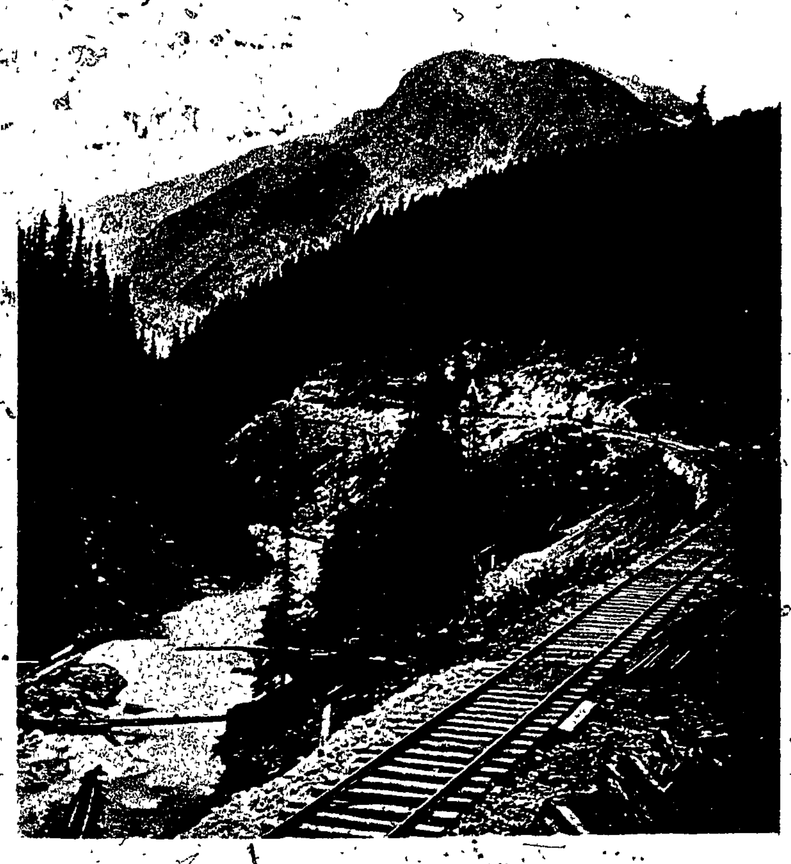
Les femmes sont laides. Les jeunes se fardent tout comme chez nous, mais elles y mettent encore moins de discrétion s'il est possible. Quand elles sont plâtrées d'une triple couche de couleurs jaune, rose et vermillon, elles dessinent sur ce fond de larges raies brunes, Elles ont des anneaux ou divers autres objets appendus aux oreilles. Les vieilles sont hideuses. Elles ont renoncé à réparer des ans l'irréparable outrage et laissent à nu leur peau jaunie et racornie. Presque toutes fument la pipe. Et pendant que l'une d'elles me regarde de ses yeux chassieux, je me remémore cette coutume d'après laquelle, quand des hommes blancs étaient faits prisonniers d'une tribu, les vieilles femmes rebutées par les guerriers avaient le droit de choisir les plus jeunes et les plus beaux parmi les captifs pour en faire leurs époux. Un frisson me secoue l'épiderme et je m'éloigne avec épouvante.

Si les femmes sont laides, les hommes sont superbes, de fière prestance et de mine altière. La taille est haute, les épaules larges, le geste d'une lenteur harmonieuse, la parole est rare et le mutisme qu'ils observent le plus souvent a quelque chose de mystérieux et de troublant, le regard est chargé de dédain. Ils se meuvent avec une souveraine majesté et leur démarche souple, ondulante, élastique, décèle une surprenante vigueur. Cette plastique est d'autant plus méritoire que les vêtements sont grotesques. Certains portent des

culottes rouge garance comme les troupiers français. Quelques-uns ne possédant pas de pantalons s'en sont confectionné en enroulant autour de chaque jambe une couverture en laine. Au-dessus de ces vêtements indispensables, ils portent encore des robes en flanelle et de lourdes couvertures en guise de manteaux ; ils doivent étouffer. Mais peut-être sont-ce là des habits de ville et les chasseurs indiens sont-ils plus légèrement couverts dans la prairie. L'un d'eux, d'une beauté et d'une morgue spéciales, s'est enveloppé dans une immense couverture blanche, traversée de raies bleues. Il porte sur le dos une pièce du même tissu, partant du cou, s'allongeant en trompe d'éléphant, puis s'élargissant vers le bas. Cette bande est fort probablement un emblème de commandement et j'ai affaire à un chef. Sa coiffure aussi diffère de celle des autres. C'est une sorte de panier à vieux papiers de forme très élancée. Pas de plumes ! Les plumes sont pour les jours de fête.

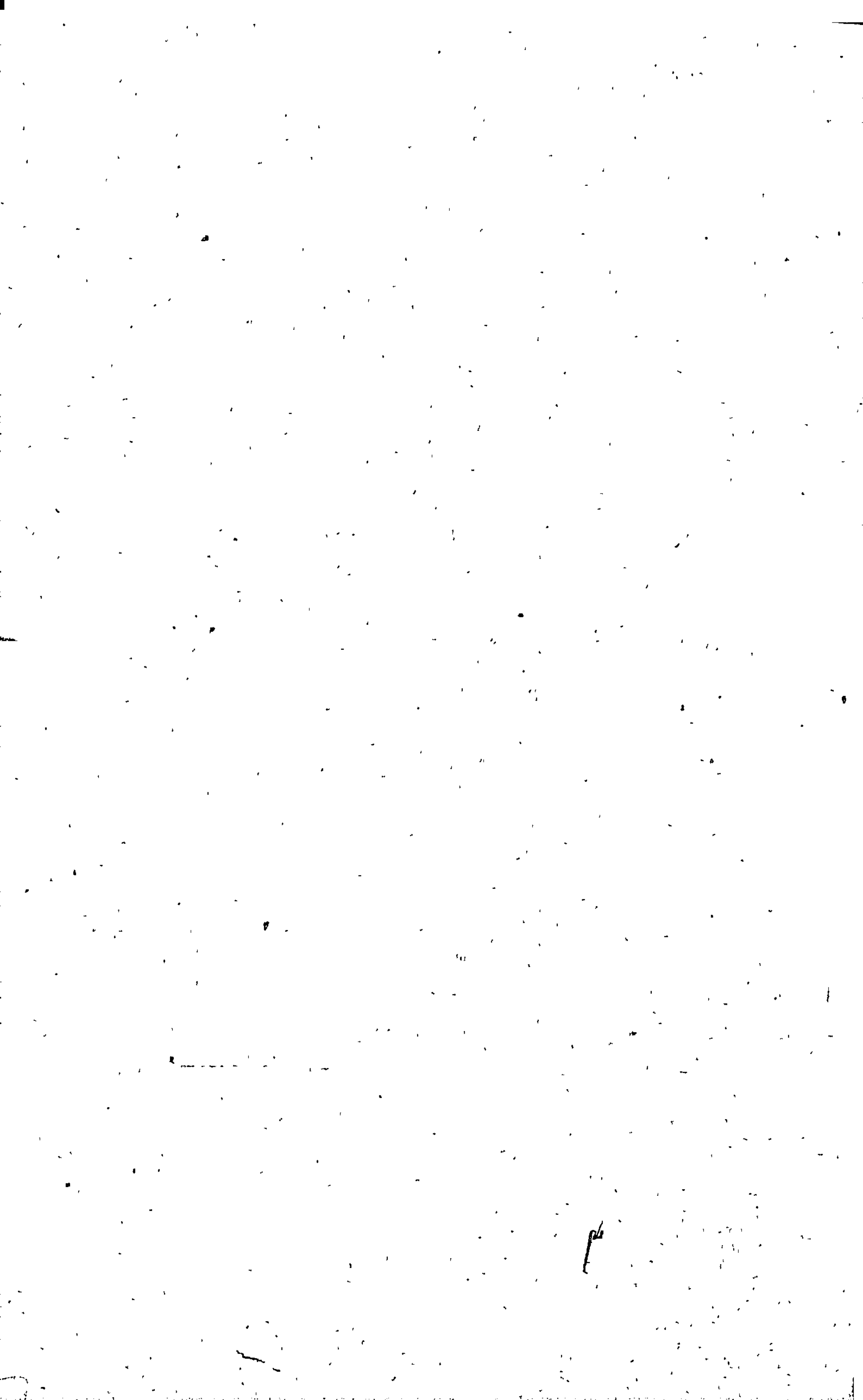
Cette différence entre les hommes et les femmes est due à ce que, de très bonne heure, les femmes sont chargées de tous les travaux du ménage. Rien n'est plus drôle et plus triste que de voir une famille de sauvages en marche pour changer de campement. L'homme passe devant, portant fièrement ses armes, son arc ou son fusil quand il est assez heureux pour en posséder un. La femme suit, portant, sur son dos, la tente, les ustensiles de ménage, les provisions et les enfants en bas âge. A ce régime il n'est pas étonnant qu'elle se déforme rapidement. A l'âge de dix ou douze ans, me dit-on, on en rencontre qui sont encore jolies, mais je n'en ai point vu de cet âge.

La langue de ces Indiennes est incroyablement musicale. Elles ne semblent employer que des voyelles modulées en des tons d'une exquise douceur, susurrées avec des intonations



LA LIGNE DU « CANADIAN PACIFIC RAILWAY »

DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES.



cristallines. On dirait d'une source qui chemine menu, menu sur des cailloux, ou de perles qui rebondissent sur un plat d'argent. Et ce n'est pas sans surprise que l'on entend ce gazouillement sortir de la bouche des vieilles femmes que je dépeignais tantôt. Je subis d'autant plus cette surprise que les auteurs que je rappelais plus haut m'avaient parlé de sons rauques et d'intonations gutturales. Il paraît pourtant que ces auteurs ont raison, mais c'est d'autres tribus qu'ils parlaient.

Les vendeuses ne comprennent ni le français, ni l'anglais, mais elles connaissent à merveille la valeur des diverses pièces de monnaie et si vous leur montrez la paire de cornes que vous désirez, elles savent montrer dans le creux de votre main plein d'argent les pièces qui représentent le prix de vente. — Quand elles ont écoulé leur marchandise, les hommes s'approchent, leur enlèvent l'argent qu'ils vont convertir en tabac ou en eau-de-vie dans les magasins de la ville. Au moment où le train s'ébranle, deux Indiens, sortant d'un débit de boissons, enfourchent un petit cheval gris pâle qui, malgré sa double charge, file comme le vent vers la prairie.

Medicine Hat, que nous quittons, est un point important du chemin de fer du Canadian Pacific. La Compagnie y possède des ateliers de réparation. Bien que la ville ne soit encore peuplée que de sept cents habitants, on y compte plusieurs églises et bâtiments publics de bel aspect.

Après que notre train s'est enfoncé dans les prairies, un de mes compagnons de voyage me donne quelques renseignements sur les Indiens du Canada. Ces descendants des premiers habitants ne sont plus qu'au nombre de cent mille à peu près dans leur pays d'origine. Des autres, les uns ont successivement disparu par le fait de querelles intestines ou de

guerres contre les envahisseurs; un grand nombre ont péri tués par la misère et la famine. La plupart des survivants, descendants des Hurons et des Iroquois, sont complètement civilisés et habitent les provinces de Quebec et d'Ontario Cinquante mille d'entre eux environ sont restés à l'état sauvage et vivent d'une vie nomade au Manitoba et dans les territoires du nord-ouest.

Quand, en 1869, la Compagnie de la baie d'Hudson vendit à la reine d'Angleterre les immenses territoires qu'elle avait reçus de Charles II en 1670, il fut convenu que les Indiens occupant ces territoires auraient droit à une indemnité annuelle payée par le gouvernement canadien et que certaines parties du pays qu'on leur enlevait leur seraient réservées. Un commissaire spécial, disposant d'une police montée, est préposé à la surveillance de ces réserves.

Toute dérisoire que soit l'indemnité annuelle (cinq dollars, plus quelques provisions si mes souvenirs sont exacts), au jour fixé pour la paie, tous les Indiens sortent des réserves pour venir la réclamer.

Pour les « Peaux Rouges » du Manitoba, au nombre de quinze mille, cette paie se fait le long de la rivière Rouge : j'ai malheureusement manqué de quelques jours ce curieux spectacle.

En dehors de cette occasion les Indiens s'aventurent peu dans les environs des villes.

On m'a raconté à *Winnipeg* que le très honorable lord Stanley de Preston, gouverneur général du Canada, lors de son dernier passage en cette ville, avait témoigné le désir de voir un certain nombre de sauvages se livrant, dans leur costume de cérémonie, à leurs danses et exercices guerriers.

Les autorités de la province n'avaient pas de sauvages à leur disposition en ce moment et d'ailleurs en eussent-ils trouvé, qu'il fût resté difficile de les faire danser. Mais le directeur de la prison est un homme de ressources. Il choisit parmi ses pensionnaires quelques métis, en grima d'autres, les couvrit de costumes baroques et de loques indescriptibles, leur mit sur la tête de vieilles coiffures dans lesquelles il avait piqué des plumes variées, leur promit largesses et réjouissances et les fit sauter devant le gouverneur général et sa suite. Lord Stanley de Preston se montra enchanté et le correspondant d'une *illustration anglaise* qui accompagnait le gouverneur s'empressa de crayonner une série de croquis qu'il envoya à son journal. Quand un exemplaire du dit journal, retour de Londres, est parvenu à *Winnipeg*, un vent d'hilarité a passé sur la ville.

Le gouvernement canadien met volontiers sa conduite en opposition avec celle des Espagnols et des Américains traquant les Indiens, les massacrant et les refoulant dans leurs forêts, allant, comme l'a dit quelqu'un, jusqu'à susciter des révoltes pour justifier l'extermination finale. Mais tout différents que soient les procédés des Canadiens de ceux qui furent employés par d'autres « civilisateurs », ils ne sont pourtant point exempts de tous reproches. Le prix moyen donné pour l'achat des territoires du nord-ouest a été de *deux centimes* par hectare. Les indemnités que l'on était convenu de payer aux Indiens, confiées à des agents prévaricateurs, ont été souvent ou bien détournées de leur destination, ou bien payées exclusivement aux chefs. Les marchandises qu'on leur fournissait étaient de qualité inférieure, quand elles n'étaient point avariées.

Les aborigènes ont été parqués dans des terrains déterminés

comme des bestiaux dans leurs enclos. Encore les en expulsait-on quand ces terrains réservés semblaient pouvoir convenir à un autre usage.

Enfin, ils ont été réduits à un tel état que Mgr Taché a pu écrire dans les *Annales de la Propagation de la Foi* : « Chez les Indiens encore nomades le grand fléau est la faim, les sauvages restent parfois jusqu'à dix jours sans manger : des tribus entières ont été emportées par la famine. »

Pour sortir des terrains que leur indique le Gouvernement, il ne reste à l'Indien qu'une ressource : c'est de rompre le lien de la tribu, se détacher de ses frères d'armes et solliciter une concession de terre à titre personnel. Cela lui est accordé généralement, et s'il est actif et intelligent, s'il parvient à éteindre en lui les appétits de vie libre et nomade que sa race y a allumés, s'il consent à se plier à un travail régulier, il peut arriver à sauver sa vie. Quelques-uns y réussissent.

* * *

Après qu'il a dépassé *Medicine Hat*, le chemin de fer suit le cours de la Bow River (Rivière de l'Arc). Côtoyant le fleuve, il gravit la pente du plateau des prairies, qui, en s'élevant graduellement, s'étend jusqu'à la base des Montagnes Rocheuses. Les prairies vont disparaître bientôt et c'est ici qu'elles sont les plus belles. Au début du mois d'août, on croirait voir un océan d'herbes Au moment où je les traverse, un peu d'herbe brûlée recouvre mal la terre noire, cette terre si féconde qu'elle se passe de fumure.

Partout sur la route on aperçoit des fermes et des enclos pour l'élevage des bestiaux.

Il existe aussi dans cette partie du Canada qui précède les Montagnes Rocheuses d'importants gisements de houille et lorsqu'on creuse des puits à une certaine profondeur, on livre passage à du gaz naturel. Ce gaz est utilisé à Langevin et actionne les pompes qui alimentent les locomotives du Canadian Pacific.

A cet endroit, les plus hauts sommets des Montagnes Rocheuses, situées à 240 kilomètres de là, apparaissent pour la première fois aux voyageurs.

Quelques instants s'écoulent. On passe par *Crow foot*, où se trouve une réserve d'Indiens dont on voit les campements près de la station et bientôt les montagnes sont pleinement visibles. Une splendide rangée de pics neigeux barre l'horizon et s'étend vers le sud-ouest. Le chemin de fer descend dans la vallée de la *Bow River* qu'il traverse peu après *Shepard*, sur un pont de fer; on arrive à *Calgary* et le pied des premières collines est atteint.

Calgary, à une altitude de 3,388 pieds, est la ville la plus importante entre *Brandon* et *Vancouver*. C'est un marché considérable pour les chevaux et les bestiaux qu'on élève dans la contrée et c'est le centre du district minier des montagnes. Les matériaux de construction abondent dans le voisinage et les bois flottés par la *Bow River* fournissent la charpente. La Compagnie de la Baie d'Hudson a établi à *Calgary* un de ses postes les plus avancés.

Après avoir quitté *Calgary*, on touche à *Cochrane*. C'est la région des *ranches* (installations pour l'élevage des animaux). Des milliers de chevaux galoppent dans les plaines, d'innombrables troupeaux de bœufs paissent dans les pâturages et s'aventurent parfois sur la voie du chemin de fer, forçant le

train à ralentir son mouvement; des myriades de moutons s'ébattent dans les prés. Le long de la route sont établies de nombreuses scieries de bois marchant par l'eau ou la vapeur.

*
* *

On laisse *Cochrane* derrière soi et l'aspect du paysage change. Les larges vallées se transforment en ravins à parois fissurées et, par delà une brèche qui s'ouvre devant nous, une pointe opaline blanchit sur le bleu du firmament. Il est d'une grâce exquise ce pic aérien qui semble un chemin nébuleux vers le ciel, mais comme je le contemple avec admiration, voici qu'une gaze légère le recouvre, qui s'épaissit peu à peu, et la vision s'évanouit. On approche de *Kananasky* et ici encore les monts paraissent se dresser devant nous comme une impénétrable barrière. La *Bow River* est rejointe par la rivière *Kananasky* et l'on entend gronder au loin la grande chute de ce nom.

Les montagnes apparaissent à présent en masses abruptes, vêtues de neige et coiffées de glace; puis, à quelques mètres de la station de *Kananasky*, un coude de la ligne porte brusquement le train entre deux tranchées verticales d'une terrifiante hauteur, et c'est le col par où l'on pénètre dans les Montagnes Rocheuses. Dès que l'on est sorti de ce tunnel sans toit, le regard est attiré par un groupe de trois montagnes superbes : les Trois Sœurs. Sur la droite s'élèvent des rocs fantastiquement découpés et crénelés. Sur la gauche, des blocs massifs, couverts de neige violemment éclairée, dans lesquels sont creusées d'énormes alcoves, impénétrables et mystérieux trous d'ombre. Ainsi s'explique l'aspect dentelé que revêtaient les monts aperçus de la plaine. En cet endroit la terre s'est

douloureusement contractée, la croûte s'est brisée et des rocs stratifiés appartenant aux terrains devonien et carbonifère ont été dressés vers le ciel sous l'effort d'une irrésistible poussée.

Nous dépassons *Anthracite.* Ici, la passe que nous traversons se poursuit, très étroite, sur une longueur de plus de 6 kilomètres. Un brouillard flotte en arrière et à l'avant, de sorte que nous n'apercevons que de grandes masses carrées, rangées à côté les unes des autres. Dès que quelques groupes de montagnes ont été laissées à l'arrière, le paysage varie ses aspects à chaque courbe de la ligne et c'est l'attention sans cesse éveillée que nous atteignons *Banff.*

* * *

Par ordre du Conseil fédéral en date du 25 novembre 1885, une étendue de 26 milles de long sur 10 milles de large (soit à peu près 8 lieues de long sur 3 de large) fut réservée dans la montagne pour en faire un parc national que l'on baptisa : « Parc des Montagnes Rocheuses. » Les Américains avaient leur *Jollowstone park*, les Canadiens ne voulurent point se laisser dépasser. *Banff*, où l'on découvrit des sources d'eau chaude et sulfureuse, fut choisi comme centre du parc et, de fait, on ne pouvait mieux choisir. Ceux d'entre les Canadiens qui ont visité la Belgique appellent volontiers *Banff* le Spa du Canada. La comparaison, à leur honneur encore à l'heure actuelle, sera, je n'en doute pas, à notre honneur avant qu'il soit dix ans.

Comme il entre dans mes plans de passer une journée à *Banff*, je confie ma valise au nègre du wagon-lit, qui la dépose

sur le quai de la gare. Je suis immédiatement assailli par un groupe de cochers qui me crient dans l'oreille le nom de l'hôtel qu'ils représentent. Mais j'ai décidé que je m'arrêterais à l'hôtel construit par la Compagnie du Canadian Pacific, dont j'ai appris à reconnaître la sollicitude pour tout ce qui concerne les choses du confort et j'attends vainement qu'un cri m'annonce le cocher de cet hôtel. Soudain j'aperçois la marque de la Compagnie sur la casquette d'un homme qui s'évertue à crier : Sipiar hôtel! Sipiar hôtel! Cet assemblage de sons que l'oreille perçoit : Sipiar, s'écrit : C. P. R., et ce sont les trois lettres initiales de Canadian Pacific Railway, que mon homme prononce à l'anglaise.

Ces Anglais d'Amérique sont gens pratiques. Et, dans leur désir d'économiser le temps, ils ne parlent que par initiales. Ce petit incident me remet en mémoire une mésaventure qui m'échut à Boston, où pendant plusieurs minutes je fis répéter à un policeman l'indication d'une station de chemin de fer sans parvenir à le comprendre. Il s'agissait de la *Reaver, Beach and Lynn Company* et le policeman prononçait imperturbablement Arbi (R. B.) and Lynn C°. Cela me fit manquer un train.

Le système est praticable entre gens du pays qui savent le nom de toutes les Compagnies et qui saisissent les abréviations; il est déconcertant pour un étranger. Le « Sipiar » n'a pas dérouté que moi, d'ailleurs. On m'a cité le cas d'un voyageur qui, prenant un chemin de fer pour un homme, est retourné dans son pays avec l'idée que ce M. Sipiar est un personnage bien considérable, — je pense même qu'il l'a écrit quelque part.

Mais revenons à *Banff*. Pour le moment, ce village, situé au cœur des montagnes, à une hauteur de 4,500 pieds, n'est guère

composé que de quelques hôtels admirablement et luxueusement bâtis dans l'attente des étrangers qui ne pourront manquer d'affluer dès que la localité sera connue, et de quelques masures situées le long de la route principale et qui ont tout l'air d'être des baraques foraines abandonnées. Ces bicoques ne sont encore habitées que pendant la saison et, bien qu'il fasse très beau temps, la saison est passée. Je vois une cabane dont la façade mesure bien deux mètres de haut sur quatre mètres de large et qui est surmontée de cette mirobolante enseigne :

FASHIONABLE DRESS MAKING.

Furnishing for ladies.

C'est la grande faiseuse de l'endroit. Mais ne rions pas. Il ne faut pas oublier qu'il y a trois ans, rien de tout ce qui existe aujourd'hui, hôtels, parcs, routes et baraques, n'existait en ce coin de la montagne; qu'aucun être humain n'avait passé par ce qui s'appelle *Banff*; que le chemin de fer n'était pas construit, enfin et surtout que nous sommes en Amérique. Dans dix ans, quand Banff sera une grande et superbe ville, l'hôtel du Canadian Pacific ne la déparera pas. Ses installations spacieuses, pittoresques, confortables surtout, — j'ai vu peu de salles de restaurant aussi claires et apéritives que la salle de Banff, aux quatre murailles percées de fenêtres donnant vue sur des coins ravissants, — sa situation privilégiée en face du mont de la Cascade, ses cuisines de tout premier ordre, en font un séjour des dieux où je regrette de n'avoir que quelques heures à passer.

Les sources d'eau chaude que l'on exploite à Banff sont extraordinairement riches en soufre. Elles sont d'usage externe

ou interne, au choix; j'ai choisi l'usage externe et ai fait un plongeon au fond d'une grotte dans une vasque profonde où l'eau bleue et transparente permet d'apercevoir le fond jauni par le dépôt du soufre. En saison, cette vasque, où l'on peut faire quelques brassées, est l'endroit favori des baigneurs. Pendant que je m'ébats, le gardien qui m'observe du haut du rocher me raconte qu'un jeune Anglais s'y est noyé, il y a de cela quelques jours. Cette anecdote encourageante me fait sortir de l'eau à peu près aussi vite que j'y suis entré. Une fois rhabillé et sorti de la grotte, je me mets à la recherche des sources. L'eau est amenée au village dans des conduits faits de demi-troncs d'arbres creusés et recouverts de planches. Guidé par ces conduits, je gravis la montagne et une bonne demi-heure après, j'arrive aux sources. — Sur le plateau s'élèvent de nombreuses maisons de bains. De ci, de là on voit pendre une béquille à un arbre du chemin avec un écriteau qui vous apprend que M. Johnston, ou Mrs Lamb, venus là perclus, ont pu s'en retourner sur leurs jambes, laissant leur soutien comme enseigne.

Au moment où je quitte les sources pour reprendre, cette fois, la route ordinaire qui conduit au village, route récemment frayée à travers la forêt, j'aperçois à quelque distance un vieux monsieur à lunettes qui paraît fort attentif à remuer quelque objet du bout de sa canne. Ce vieux monsieur est un Français avec qui j'ai déjà échangé quelques mots ce matin en débarquant à l'hôtel. Du plus loin qu'il me voit, il me hèle.

— Eh! monsieur, par ici, s'il vous plaît. Voyez donc, ajoute-t-il quand je suis auprès de lui, voyez donc, comme la nature est merveilleusement instructive en ce pays. Ce que je remue du bout de mon bâton montre d'une façon frappante deux

phases de la transformation du bois en lignite. Voici du bois, bien certainement, à la partie inférieure et plus haut voici bien du lignite, n'est-ce pas? Ou vois-je mal?

J'ai peine à réprimer une violente envie de rire. Je montre du doigt une branche entièrement carbonisée que le brave homme n'a pas aperçue. — Et tenez, dis-je, voici qui montre une transformation bien plus complète. Seulement je ne sais pas bien s'il faut prononcer lignite ou charbon de bois!

Le vieux monsieur prend son parti en brave. — Parbleu, fait-il, le feu a passé par ici. Je n'y avais point pensé. Que ceci vous serve de leçon, mon jeune ami : voyez combien il est dangereux de bâtir trop rapidement des théories scientifiques. Cela me rappelle l'histoire des rats à trompe. Connaissez-vous l'histoire des rats à trompe?

— Non, mais je suppose que vous allez avoir l'amabilité de me la dire.

— Volontiers! Il paraît qu'il y eut à un certain moment, en Afrique, des zouaves qui s'ennuyaient fort, ce dont les rats du pays s'aperçurent bientôt. Les zouaves, pour se divertir, capturèrent, en effet, un certain nombre de ces rongeurs; leur coupèrent la queue, et par un procédé devenu commun dans la chirurgie moderne, ils replantèrent cette queue dans le museau préalablement fendu. L'opération réussit et, la queue des rats ainsi soudée au museau, les zouaves rendirent la liberté aux pauvres bêtes. Quelques années après, les membres d'une importante Société scientifique de Paris écoutaient avec stupéfaction un rapport présenté par un de leurs plus savants confrères qui concluait à la découverte en Algérie d'une nouvelle variétés de rats : les rats à trompe.

— Eh bien, fis-je, si cet honorable académicien parcourait

certaines plaines du Canada, il trouverait dans ses observations matière à un rapport non moins curieux sur les écureuils sans queue.

— Je vous écoute.

— On m'a parlé, dans le Manitoba, d'une race spéciale d'écureuils qui vivent sous la terre comme les taupes, mais sont d'aspect absolument semblable à celui de leurs congénères des forêts et munis, comme ces derniers, d'une queue superbe. *Attendu* que ces animaux sont désastreusement destructeurs de racines, une prime fut promise par le gouvernement pour la capture de chacun d'eux. La prime était remise contre fourniture de la queue. Les Canadiens se mirent en chasse, mais ; doués d'un sage esprit de prévoyance, ils se bornèrent à couper la queue des écureuils qu'ils capturaient et les rendirent à la terre, se disant que la queue repousserait et qu'au bout de peu de temps, le capital écureuil porterait de nouveaux intérêts. De période en période on opérerait ce qu'en langage financier on pourrait appeler le détachement des coupons. Et c'est pourquoi, à l'heure où nous sommes, des familles entières d'écureuils sans queue ou, si vous préférez, d'écureuils coupon détaché, établissent leurs galeries dans les prairies du Manitoba.

— Histoire pour histoire, dit mon compagnon, je préfère celle des rats à trompe.

— Affaire de goût ! Je trouve la mienne plus couleur locale.

Et c'est ainsi que, riant de tout et babillant avec cette joie immense de gens qui, après plusieurs jours de quasi-mutisme, découvrent un interlocuteur de même langue, le vieux mon-

sieur français et moi nous regagnons l'hôtel, où nous attend le déjeuner.

* * *

L'après-midi je loue une voiture et je fais le tour du Parc national. Embrassant une partie des vallées de la *Bow River*, de la Spray et de la rivière de la Cascade, enserrant le lac du Diable et possédant un groupe de montagnes caractéristiques, rayé de routes superbes et parsemé de sites pittoresques, le parc est très intéressant à visiter. Il y a surtout, à 3 lieues du village, le *lac du Diable*, où l'on pêche d'excellentes truites et où l'on canote à la voile et à l'aviron. Près du lac est installé un marchand de « curiosités du pays ». Je visite sa collection; aucune des dites curiosités ne vaut la peine d'être achetée; elles sont très coûteuses, mais sans rareté, ni goût. Probablement est-ce un choix d'arrière-saison.

Le site est des plus beaux, plein d'une grandeur à laquelle se mêle un pénétrant caractère d'âpreté et de désolation. Les flancs des montagnes, le creux des vallées ont été couverts de végétation, mais les arbres sont morts, hélas! pour la plupart, frappés par la foudre ou détruits par l'incendie. Les traces effrayantes du feu s'aperçoivent ainsi tout le long de la ligne du chemin de fer. Des incendies considérables ont été allumés par le feu du ciel ou par la main de l'homme. Parfois ils ont leur cause dans la chûte des charbons incandescents lancés par la locomotive dans les herbes sèches. D'autres fois ils ont été provoqués volontairement pour se frayer un chemin qu'un défrichement ordinaire eût rendu trop coûteux.

Le spectacle en certains points est macabre. Il semble que l'on traverse un champ de bataille végétal. Des arbres immenses

gisent amoncelés par terre, tombés pêle-mêle dans toutes les directions, complètement brûlés.

Un grand nombre de ces géants sont restés debout, les uns dépouillés de leurs branches, semblables à de grands poteaux gris de cendres; les autres de teinte noirâtre, ayant conservé leurs branches et, à la pointe de ces branches, frissonnent encore quelques feuilles séchées.

De la plupart, il ne reste plus que l'écorce carbonisée, évidée, tordue sous la morsure du feu. Ces restes d'habits dont le corps est absent se maintiennent droits parfois à 20 mètres de hauteur, percés de trous comme un manteau de gueux, effiloqués comme un vieux drapeau. Il est de ces cadavres dont l'écorce monte seulement à 2 mètres, comme si l'arbre eût été coupé à cette hauteur et si la souche seule eût flambé; ces tronçons noirs, largement fissurés, font penser à des cuves immenses dont les douves séparées auraient été distendues par la chaleur. Il est des arbres enfin dont subsistent seules les lanières d'écorce montant à quelques pieds et affectant des formes fantastiques.

Sur tous ces vaincus, les bousculant d'une montée de sève, d'une irrésistible poussée de vie, une nouvelle et vigoureuse végétation s'élève. J'ai vu des arbres repousser à l'intérieur des troncs creusés par la flamme. Et partout, le long de la ligne, on ne sait jusqu'à quelle distance de gigantesques débris apparaissent à côté des arbres jeunes.

Le parc national des Montagnes Rocheuses porte la peine des incendies passés, mais il est désormais à l'abri du renouvellement de ces catastrophes et, dans peu de temps, il ajoutera à la grandeur de ses montagnes et aux caresses de ses eaux la gloire de ses forêts reconquises. Il sera alors un des

points les plus splendides du monde. Et quelques roulettes, tirs aux pigeons et autres divertissements en feront sans nul doute une ville d'eau des plus célèbres.

Rentré à l'hôtel, je dîne, j'envoie quelques mots à ceux que j'ai laissés en Europe; puis, m'étant aventuré dans les souterrains du bâtiment, j'y découvre un énorme billard sur lequel je m'escrime pendant quelques instants. Les billards d'Amérique, et surtout ceux que l'on rencontre dans l'ouest, sont de dimensions absolument inusitées en Europe. Pour la plupart des coups, on est obligé de se servir de queues très longues et légères que l'on dirige au moyen de rateaux découpés à leur partie supérieure d'échancrures mi-cylindriques. On joue avec quatre billes. Le carambolage ordinaire ne donne droit qu'à continuer la série, le carambolage double, qui consiste à pousser sa bille de façon qu'elle rencontre les trois autres, est le seul qui compte. Étant données la superficie du billard, l'exiguïté des billes et la difficulté de diriger les queues, ces carambolages sont très difficiles à faire. Aussi n'en ai-je pas réussi beaucoup quand, vers onze heures, je vais me coucher. Il s'agit de se lever le lendemain à quatre heures pour reprendre le train qui passe à *Banff* vers cinq heures environ.

* * *

De *Banff* à *Vancouver* à travers les Montagnes Rocheuses, le paysage est d'une écrasante beauté. Ceux qui ont vu la Suisse, qui ont traversé les Montagnes Rocheuses aux États-Unis et au Canada, déclarent que cette partie de la puissance canadienne est, de loin, supérieure à tout ce que possède la Suisse et qu'elle est plus admirable encore que la partie montagneuse des États-

Unis. Franchement, je n'imagine pas que la nature puisse faire plus grandiose que ce qu'elle a fait ici.

Lorsque j'arrive à la gare de *Banff*, il fait nuit noire, mais déjà plusieurs voyageurs ont abandonné leurs couchettes et sont massés sur la plate-forme à l'arrière du train, les regards fixés vers l'Est, attendant le lever du soleil. La nuit a été claire et tout à l'heure le garçon d'hôtel, en venant m'éveiller, m'annonçait une aurore superbe.

Vers six heures les nuages se colorent en rose foncé. Çà et là, à la jonction de plusieurs nues, des raies de teinte rougeâtre apparaissent. Tout fait prévoir un spectacle merveilleux quand, peu à peu, les nuages se massent, s'épaississent et bientôt tout espoir disparaît. Le jour arrive paisiblement, sans flammes, un jour blanc, ridicule.

Les montagnes sont ici d'une sauvagerie et d'une splendeur incomparables. De l'autre côté de la route, le mont du Manoir se dresse, surplombant un précipice effrayant. C'est un manoir vraiment, avec ses tours crénelées, ses bastions, son armure de défense.

Puis la voie s'engage dans une gorge profonde. A gauche comme à droite, des massifs épais surmontés de rocs énormes, isolés, sont rangés à côté les uns des autres. Ces rocs sont gris, presque nus, leurs flancs étant salis en quelques places par de misérables groupes de sapins qui s'y sont accrochés par on ne sait quel miracle de végétation.

La construction de la ligne du Canadian Pacific est d'une audace qui confond l'imagination.

Au fond de la gorge, la nature avait laissé exactement la place nécessaire au passage d'un torrent; les ingénieurs du

Canadian Pacific ont trouvé le moyen de se construire une route à côté de ce torrent.

Soudain le torrent passe à droite, laissant à gauche un espace étroit contre le roc; le chemin de fer franchit le torrent sur un pont de bois et suit, au long du massif, la place laissée libre. Plusieurs fois le torrent et la route s'entrecroisent et, chaque fois, un pont de bois est hardiment jeté sur la rivière écumante.

Voici que la montagne de droite barre la route, mais elle est balafrée par une corniche qui s'enroule autour d'elle. Le chemin de fer s'engage sur cette spire, repasse plusieurs fois au même point à des altitudes différentes, contourne le géant et poursuit sa route.

Brusquement la corniche fait défaut l'espace de deux cents mètres. Les ingénieurs creusent la montagne et le chemin de fer, au sortir du tunnel, reprend la route que la nature lui a préparée.

Une fissure effroyable au fond de laquelle rugit le torrent, se creuse, béante, devant la voie. Ses bords se hérissent d'énormes quartiers de rocs. Les ingénieurs poussent les rochers dans le précipice où ils créent des remous furieux et mugissants et un pont de cent mètres réunit les deux bords de la crevasse.

La neige des montagnes s'amasse menaçante au-dessus de la route. Une avalanche peut dans sa chute entraîner le convoi dans le torrent. Les constructeurs édifient d'immenses tunnels en bois d'une solidité à toute épreuve et sur le toit desquels l'avalanche rebondit sans endommager la voie.

De tels travaux, menés à bout dans l'espace de quelques mois, forcent l'admiration. On a donné à plusieurs des mon-

tagnes le nom des constructeurs de la ligne ou des directeurs de la compagnie. On rencontre le pic sir Donald, le mont Stephen, la rangée Van Horne. C'est justice. Les hommes et les montagnes étaient dignes de se mesurer et les audacieux vainqueurs des rocs dans ce combat titanique peuvent à bon droit imprimer leur griffe sur les flancs des vaincus en signe de triomphe et de prise de possession.

* * *

A mesure qu'on avance, la végétation devient plus belle, les vallées s'élargissent, le paysage, perdant en férocité et en sombre grandeur, devient plus chatoyant, plus harmonieux, plus reposant. Toute description serait vaine.

Que l'on prenne ces trois éléments : l'eau, les montagnes, les arbres.

L'eau sous forme de lacs immenses, d'étangs paisibles, de larges fleuves, de torrents rugissants, de cascades bondissantes, de ruisselets frétillants et bavards, de chutes grandioses, de sources jaillissantes.

Les montagnes multiformes, rocs, côtes verdoyantes, cimes neigeuses, crevasses, grottes, dômes, anfractuosités, sentiers de chamois et nids d'aigles.

Les arbres brûlés ou vivants, avec leurs silhouettes infiniment changeantes, leurs essences différentes, leur feuillage multicolore d'automne.

Qu'on ajoute à tout cela de l'air, de la lumière, de l'étendue, du mouvement, toutes les surprises de la perspective. Qu'on imagine à présent un kaléidoscope prodigieux où tous ces éléments seraient jetés et mélangés, secoués de seconde en

seconde par une force puissante, et si l'on a l'imagination prêteuse, on aura peut-être une idée de la variété et de la splendeur du pays vu par la portière d'un vagon, roulant à toute vitesse.

*
* *

Durant la traversée des montagnes, le mode de ravitaillement des voyageurs change. Le système du « *dining car* », petit restaurant ambulant que l'on accroche aux heures de repas, puis que l'on abandonne sur une voie d'évitement quand tout le monde a mangé, n'est plus possible. Où trouver en certains endroits la place nécessaire ? Puis, les pentes sont fortes et l'on y regarde à deux fois avant de traîner un poids supplémentaire. Puis encore, il est habile de créer, aux points les plus pittoresques, de petits hôtels qui deviendront le centre de villages visités par les touristes. C'est tout profit pour les touristes et pour la Compagnie. Aussi cette dernière n'a pas manqué l'occasion. A *Field*, à *Glacier House*, à *North Bend* de charmants petits hôtels ont été édifiés en des sites choisis, où l'on mange comme à Bruxelles, aux *Frères Provençaux* ou, comme à Paris, chez *Voisin*. Seulement, comme la nature n'a point établi ses sites à distances régulières le long de la voie de telle façon que le train mette précisément autant de temps à passer du deuxième au troisième point d'arrêt qu'il en a mis à passer du premier au deuxième, il arrive que les intervalles entre les repas s'en ressentent, que le dîner est trop proche du déjeuner et qu'en revanche le souper est extrêmement éloigné du dîner. Petits inconvénients !

A *Field*, l'hôtel du Canadian Pacific est admirablement situé au pied du mont Stephen qui mesure 8,000 pieds au-dessus de

la vallée. L'hôtel est entouré d'un petit jardin dans lequel un ours noir tourne autour d'un solide piquet auquel l'attache une chaîne.

Cet animal me paraît être d'une jovialité modérée. Mais je comprends son humeur. Je pense même que si l'on m'infligeait un exercice de ce genre, je manifesterais mon mécontentement avec plus d'énergie.

Tous les hôtels sur la route possèdent leur ours noir. Ce produit de la faune du pays est très commun dans les forêts.

Si je ne craignais que l'on me comparât à Tartarin racontant qu'il a vu un lion, j'avouerais qu'un matin, comme j'étais accoudé à la plate-forme de ma voiture, j'ai vu un ours, un vrai, un ours en liberté qui descendait d'un arbre situé à une bonne centaine de mètres et qui, une fois par terre, s'est enfui d'un trot plein de grâce. L'ours fuyait d'un côté, le train de l'autre, ce qui ne m'a pas empêché d'éprouver un léger frisson. Mais je me suis promptement remis et, tirant mon revolver de ma poche, toujours bien campé sur ma plate-forme, j'ai attendu qu'il s'en montrât un autre. Il ne s'en est pas montré et quelques instants après, je suis rentré dans le salon avec le dandinement un peu provoquant d'un monsieur qui n'est *plus tout à fait le même* qu'il était une heure auparavant. J'avais vu un ours *en liberté*, à quelques pas de moi. J'éprouvais même quelque pitié pour mes compagnons. Oh! le cerveau d'un homme, quelle machine bizarre!

Un Anglais à qui je raconte *mon aventure*, me donne quelques détail sur les façons habituelles des ours et sur la manière dont on les chasse. Lorsque vous rencontrez un ours, me dit-il, j'entends un ours noir et non un ours gris des mon-

tagnes dont l'espèce se fait de plus en plus rare, il est probable qu'il s'enfuira.

— Ah! fis-je, un peu soulagé.

— Mais si, comme il peut arriver, il vient vers vous...

— Alors c'est moi qui fuirai.

— Gardez-vous en bien, à moins d'avoir peu de chemin à faire pour vous trouver à l'abri. L'ours court à peu près aussi vite que vous et court beaucoup plus longtemps. Vous savez qu'il ne vous servirait de rien de monter à un arbre.

— Je le sais.

— Attendez l'ours de pied ferme. Ouvrez votre couteau et au moment où l'ours arrivé près de vous se mettra sur son séant et ouvrira les pattes pour vous étouffer... Vous savez que l'ours ne mord l'homme qu'après l'avoir tué et ne le tue qu'en l'étouffant.

— L'ours est bien aimable.

— Quand donc l'ours ouvrira les pattes, ouvrez-lui le ventre d'une entaille de bas en haut. Pour peu que votre bras soit prompt, votre main ferme et votre couteau solide, vous avez beaucoup de chances de tuer la bête avant qu'elle ait eu le temps de vous embrasser. On cite des chasseurs qui en ont tué jusqu'à trente, avant d'être tués eux-mêmes.

— Mais si l'ours ne mord ni ne griffe, comment s'y prend-il lorsque vous fuyez.

— Oh! il est très adroit. Il trotte jusqu'à ce qu'il vous ait rattrapé. Quand il vous touche, il s'assied, étend les pattes, vous enserre et vous broie. Tout cela avant que vous ayez pu faire un pas de plus. Croyez-moi, si jamais vous rencontrez un ours, suivez ma méthode.

— Je vous suis bien reconnaissant du conseil. J'espère qu'il ne me servira jamais.

Je songe à tout cela en regardant le petit ours noir de Field faisant les cent pas autour de son piquet, quand on vient m'avertir que l'arrêt n'est pas long et que je n'ai pas trop de temps pour manger.

Après que j'ai expédié mon repas, il me reste assez de temps cependant pour inspecter les habitants des voitures de classe inférieure.

* * *

En mentionnant mon passage à *Medicine Hat*, j'ai dit que les Indiennes étaient laides. Il y a des êtres plus laids qu'elles mille fois; ce sont les Chinois de la classe ouvrière. Trois wagons d'émigrants en sont pleins. Retournent-ils dans leur pays? Vont-ils à Victoria où il en existe de quoi peupler un quartier considérable? Je ne sais. Tous ont l'air fort misérable. Leur tresse est enroulée en chignon au-dessus de leur tête et un chapeau de paille est placé en équilibre sur cet échafaudage. Une blouse très longue, très large cache les formes du corps; les mains se dissimulent dans les manches. Ils portent des pantalons en toile bleue et traînent aux pieds des chaussons garnis d'épaisses semelles en feutre blanc. L'ensemble du costume est cauteleux, hypocrite et fourbe.

Certains ont des blouses blanches échancrées au cou laissant à nu un gros morceau de nuque qui fait penser à de la graisse jaunâtre. Beaucoup sont édentés. Leurs yeux bridés sont sanglants. Ils font des agaceries à deux servantes qui paraissent aux fenêtres de l'hôtel. Ils sont hideux ainsi. En les voyant, je n'ai pu m'empêcher de penser aux étrangers qui

tombent au pouvoir d'êtres pareils. Ils doivent être d'une férocité savante et leur ricanement donne la chair de poule. Brrr!

Au milieu de cette foule bariolée des voyageurs, circulent deux soldats anglais. Ils sont plus ridicules encore qu'en Angleterre, avec leurs pantalons collants, leur veste rouge, leur tête énorme, rougeaude, élargie de deux favoris d'un blond fadasse, surmontée d'un tout petit béret. Ce béret! Un rond d'étoffe grand comme une pièce de cent sous, posé près de l'oreille et retenu sur les cheveux pommadés par une mentonnière en cuir verni. La vue de ces guerriers, un stick à la main, me remet de la vue des Chinois. Et c'est de fort bonne humeur, que je rentre dans mon wagon qui déjà s'ébranle pour le départ.

*
* *

Coup sur coup, à quelques heures d'intervalle, j'ai pu voir en pays de montagnes, le plus sublime clair de lune et le plus merveilleux lever de soleil que l'on puisse rêver. Aujourd'hui quand je les évoque, j'en ai encore les yeux ravis.

Il est minuit à peu près. J'ai rencontré un Canadien français, journaliste de Montréal, qui malheureusement ne voyagera pas bien longtemps avec nous et je m'attarde à causer dans le fumoir du wagon-salon.

Veillée bénie! Voici qu'un ami du journaliste nous appelle sur la plate-forme. Deux énormes machines nous font gravir une pente très raide, l'une nous pousse à l'arrière, tandis que l'autre nous remorque à l'avant. Deux lourdes machines de montagnes que leur poids fait adhérer aux rails. Comme le wagon-salon est toujours la dernière voiture du train, nous

avons contre nous celle des locomotives qui nous pousse. Sa respiration est haletante et comme oppressée, l'effort est formidable. Ses fanaux tachent de plaques sanglantes le paysage lunaire. Le disque de l'astre blanc est plein, brillant, lumineux, d'une lumière douce et pacifiante. Le fond du ciel est bleu, d'un bleu intense, profond, vibrant, le bleu dont est fait le manteau de la Sainte Vierge dans les rêves d'enfants. Quelques nuages environnent la lune dont les uns teintés en bleu pâle, les autres d'une couleur blanc mat, semblent des fleurs de dentelle brodées sur le velours du firmament.

A droite, les rochers sont délicieusement illuminés. A voir leurs pics neigeux bizarrement dentelés, variant d'aspect incessamment et à qui, par un effet d'optique familier, le mouvement du train paraît être communiqué, on se croirait au blanc pays des pierrots, chevaliers servants de la lune.

A gauche, sous l'astre pâle, la scène revêt un autre caractère, profondément religieux. Les rochers noircissent sur le fond du ciel. A un moment surtout l'illusion est singulière. Nous passons devant le mont Cathédrale, découpé en façade d'église gothique. Sous nos pieds, à quatre cents mètres de profondeur, la riviere roule écumante, telle une coulée de neige liquide. Des cascades descendent des rochers, laissant sur leurs côtes une traînée d'argent fluide. Le spectacle est céleste. C'est à tomber à genoux et à prier.

A cette hauteur de deux mille mètres dans les montagnes, à côté des glaciers, le 7 octobre, la nuit est pourtant douce. Je la passe sur la plate-forme du wagon, tête nue, sans « pardessus », admirant de tous mes regards. Puis quand le ciel s'obscurcit, j'attends le lever du soleil en fumant et je cause

avec mon compagnon qui arrive à destination vers cinq heures du matin.

*
* *

J'ai aujourd'hui ma pleine mesure de joies. Il est venu, le lever de soleil, il est venu, superbe, comme je n'aurais jamais osé l'attendre.

C'est d'abord tout l'Est qui s'allume lentement. L'imagination suppose l'existence, là-bas, bien loin sous l'horizon, d'une forge immense dont le foyer monte progressivement, colorant les nuées du matin d'un rouge sombre qui, peu après, s'intensifie. On a maintenant la sensation d'une sphère métallique surchauffée, qui s'élève d'une montée opiniâtre et qui bientôt va atteindre l'horizon. Puis, tout à coup, la sphère éclate et c'est sur la neige nacrée des sommets, une pluie d'étincelles qui tombe. Les yeux éblouis ne distinguent plus rien de net. L'esprit évoque le spectacle, dans le lointain, d'une cité de lumière où l'on célèbre la fête des couleurs. Des métaux rares irradient, sublimement incendiés. Partout, au levant, des pierres précieuses sont projetées, qui paraissent intérieurement illuminées de feux intenses. C'est une pyrotechnie de gemmes. C'est un bûcher d'un éclat insoutenable où flambent des diamants, des rubis, des émeraudes et des topazes. Ce sont des traits rouges, verts, violets, jaunes qui strient la nue et griffent en tous sens le bleu du ciel. C'est enfin le soleil d'or, vainqueur superbe du regard.

Mais il me faudrait des mots de flammes, ondoyants, colorés, rapides et lumineux et je suis vraiment un insensé de tenter une description.

*
* *

Lorsqu'on a dépassé *Field* de quelques lieues et qu'on regarde au nord, on voit apparaître les sommets des premiers glaciers. Le chemin de fer qui tourne graduellement vers le sud, depuis qu'il a dépassé le mont Stephen, atteint bientôt Leanchoil où la *Beaverfoot* river (en français la rivière Pied de Castor) rejoint la rivière *Wapta*.

Près de nous se profilent les pics les plus élevés des monts *Otter tail* (queue de loutre). Au sud, une superbe série de cimes disposées avec la régularité de troupes rangées en bataille s'étend aussi loin que porte la vüe; ce sont les monts *Beaverfoot*. A l'intersection des monts *Otter tail* et des monts *Beaverfoot*, se dresse, en une masse imposante, le mont *Hunter* dont le chemin de fer contourne la base pour plonger aussitôt après dans la gorge de *Kicking-horse*, où il dispute la place à la rivière *Wapta*. *Beaverfoot*, *Otter tail*, *Kiking-horse*, patte de castor, queue de loutre, coup de pied de cheval, traductions en langues européennes de dénominations d'origine évidemment indienne. Les trappeurs qui les premiers parcoururent cette contrée ont seuls pu trouver de pareils noms, les deux premiers rappelant des souvenirs de chasse, le troisième évoquant la ruade d'un cheval fabuleux creusant à travers la montagne une trouée irrégulière.

Ces gorges étroites, ces brèches terrifiantes, ces entailles prodigieuses dans le roc ont reçu le nom de *canyons*. Le canyon au fond duquel le train nous emporte s'enfonce de plus en plus à mesure que nous y entrons et va ainsi, s'approfondissant toujours, jusqu'à Palliser. Des deux côtés, s'élèvent à des milliers de pieds les tranches verticales de la montagne et l'on peut aisément lancer un caillou d'une muraille à l'autre. Au fond de l'abîme, le chemin de fer chemine à côté de la

rivière, la croise à chaque instant, la suit dans ses multiples et capricieuses sinuosités, se contorsionne avec elle dans tous les sens et, de minute en minute à peu près, tous deux disparaissent dans l'écartement imperceptible de deux fragments de rochers qui semblent vouloir barrer la route. Fréquemment la lumière du jour est interceptée. — Que l'on se présente alternatives d'ombre et de clarté, le grondement du torrent et le bruit du train répercutés par les cent échos de ce col accidenté et l'on comprendra que le passage du *canyon de Palliser* soit une chose inoubliable.

D'ici à la sortie des montagnes un grand nombre de canyons se représenteront encore que la ligne suivra ou franchira avec une hardiesse déconcertante. La plus pittoresque parmi ces fissures géantes est l'*Albert Canyon*. Des bouquets d'arbres sont incrustés dans les anfractuosités de ses murs. Ses bords sont déchiquetés en pics aigus pointant le ciel; dans le fond, la rivière, comprimée dans un passage large de quelques mètres à peine, rugit sous l'entrave, blanchit le roc de son écume, et, d'un effort suprême, bondit, rageuse, dans son lit élargi.

La compagnie du *Canadian Pacific* n'a point voulu qu'on passât devant cette merveille sans s'y arrêter. Elle a fait construire près de la ligne qui, en cet endroit, se trouve à cent mètres au-dessus de la rivière, un solide balcon d'où l'on peut sans danger se pencher sur le gouffre où l'eau bouillonne. — Le train stoppe l'espace de quelques minutes.

Pendant que nous profitons de cet arrêt et qu'accoudés au balcon nous admirons silencieusement, un photographe qui nous accompagne a déballé ses appareils, installé son trépied et le voilà qui braque sa lunette vers l'abîme. Sa présence est bientôt découverte et les voyageurs criant et se bousculant se

précipitent de façon à être placés dans le champ de l'objectif. Pour y réussir plusieurs d'entre eux n'hésitent pas à escalader la balustrade et à se maintenir accrochés à un arbre sur la pente du précipice. Certains mettent une sorte de coquetterie à braver le danger. Ils saisissent avec une incroyable témérité cette occasion de transmettre à la postérité leurs membres figés en une attitude d'audace et leurs traits crispés en une expression de mâle énergie. Le photographe est un enregistreur; ils lui confient l'entérinement d'un brevet de courage.

Aussi la vue prise, il faut voir ces braves, rétablis en une posture moins glorieuse certes, mais plus commode, courir vers l'opérateur, échanger leurs cartes avec lui et lui faire la commande de plusieurs exemplaires. Il en est qui veulent absolument donner des arrhes. Pensez donc! Quels frissons quand la photographie avec le portrait du héros circulera autour de la table familiale! Quelles félicitations dépitées des bons camarades à qui on la montrera!

Quant à moi j'ai maintenu une attitude digne et prudente, je ne possède aucune preuve de bravoure à faire enregistrer et je me borne à contempler paisiblement l'assaut du photographe. Du train dont on y va, il n'aura pas fait une mauvaise journée.

Après tout, je ne serais pas étonné que ce fût une profession : *Photographe de précipices animés*, une intelligente et rémunératrice exploitation de notre éternelle vanité.

Brusquement comme nous atteignons *Golden*, le train entre en pleine lumière. Les monts Selkirks, parallèles aux Montagnes Rocheuses, émergent des forêts qui couvrent leur base et portent haut leurs cimes de glace. Devant nous, vers le nord, coule la rivière Colombia, sur laquelle des bateaux à

vapeur permettent aux excursionnistes d'aller de Golden aux lacs de la Colombie anglaise. Le pays prend une physionomie nouvelle. La végétation est plus vigoureuse. Les arbres atteignent des dimensions extraordinaires ; on en rencontre qui ont trois mètres et demi de diamètre. Les montagnes Rocheuses sont franchies. Nous approchons de la côte du Pacifique.



CHAPITRE XVI.

LES PROVINCES MARITIMES.

La Colombie britannique. — Les villes américaines. — Vancouver. — Victoria. — L'émigration chinoise et le péril jaune. — Nanaimo. — Les ressources de la province. — Son avenir. — Les provinces maritimes de l'Océan Atlantique. — Le Nouveau Brunswick. — La Nouvelle Ecosse. — L'île du prince Edouard.

S'il est vrai de dire d'une façon générale que parmi les pays de civilisation avancée, il en est peu qui soient moins connus que le Canada, la remarque s'applique plus particulièrement encore à l'une de ses plus importantes provinces, la Colombie britannique.

Pendant longtemps, on l'appela étourdiment une mer de montagnes. L'achèvement du « Canadian Pacific », créant un courant commercial ininterrompu entre l'Atlantique et le Pacifique, mit la province en pleine lumière et modifia l'opinion.

L'histoire de la Colombie britannique peut se résumer en quelques phrases. Après de nombreuses années au cours des-

quelles cette province, sous des noms divers, fut occupée par des indiens et des marchands de la Compagnie du Nord-Ouest, qui se fusionna dans la suite avec la Compagnie de la baie d'Hudson, l'île de Vancouver fût déclarée colonie anglaise. Ceci se passait en 1849. Peu de temps après, en 1858, la partie continentale de la province actuelle devint colonie à son tour, sous le nom de Colombie britannique. En 1866, les deux colonies furent unies et, enfin, en juillet 1871, elles entrèrent dans la Confédération canadienne.

*
* *

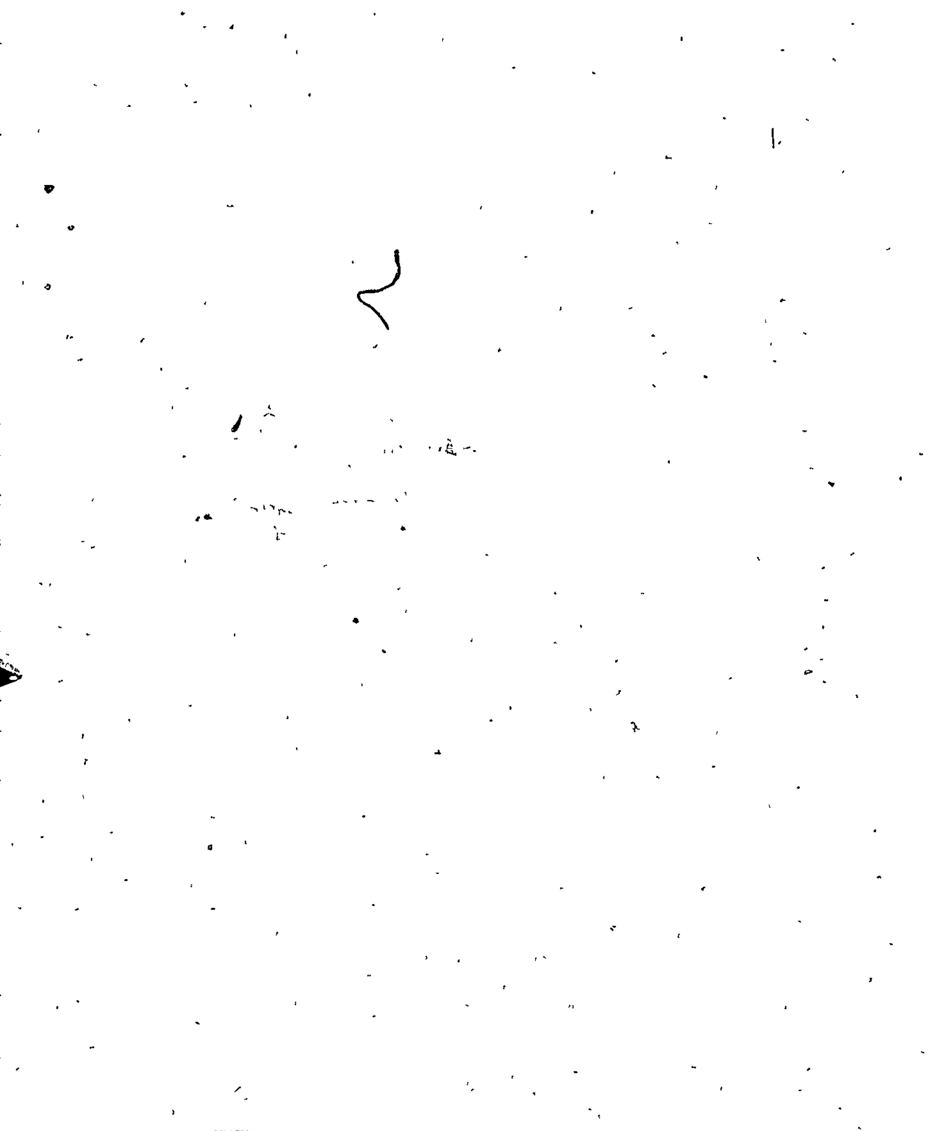
La Colombie britannique est située entre le soixantième et le quarante-neuvième parallèle nord — qui la sépare des États-unis — et s'étend vers l'ouest, du sommet des montagnes rocheuses jusqu'à l'Océan Pacifique. Elle comprend en outre, les îles de Vancouver et de la Reine Charlotte. Sa superficie est de 300,000 milles carrés.

Ses ressources minérales, surtout en charbon et en or, sont considérables. Ses forêts sont inappréciablement riches en bois de construction de toutes essences. Ses eaux renferment d'énormes quantités de poissons de valeur. Mais ce qui la place au tout premier rang parmi les nations maritimes; ce qui a pu faire dire que les trois contrées de l'Océan Pacifique qui devaient logiquement se développer le plus, étaient le Japon, la Nouvelle Galles du Sud et la Colombie britannique, c'est l'existence de ses ports, et notamment de Vancouver.

*
* *



LE LAC DE KAMLOOPS (COLOMBIE BRITANNIQUE).



Vancouver est le point terminus occidental du « Canadian Pacific railway ». Jusqu'en mai 1886, l'emplacement de cette ville était recouvert d'une épaisse forêt. De mai en juillet, les arbres furent abattus et des constructions sortirent de terre avec une fantastique rapidité ; mais en juillet, un incendie brûla tout et força les travailleurs à recommencer. En 1889, la ville comptait neuf mille habitants. Aujourd'hui ce chiffre est triplé.

Je n'oublierai jamais l'impression bizarre que je ressentis en entrant dans Vancouver. Nulle part, je n'avais vu un aussi grand nombre de maisons en construction. Pour une maison bâtie, j'en comptai bien cinq qu'on édifiait et, partout aux fenêtres, s'étalaient des écriteaux annonçant des *terrains à vendre*. Il régnait dans la ville une extraordinaire fièvre de spéculation et, en moins d'un an, d'immenses fortunes se créèrent.

L'aspect d'une petite ville en Amérique n'est point du tout celui d'une localité du même nombre d'habitants en Europe. Le village, dans le sens que nous donnons à ce mot, n'existe pas là-bas. Une petite ville, c'est un quartier de grande ville tout simplement. Dès qu'un centre de population se crée, ne comprît-il au début que mille habitants, les rues sont tracées comme s'il en devait comprendre un million plus tard, les maisons sont énormes, les endroits réservés aux parcs et aux squares sont immenses, les édifices publics et les hôtels, grandioses. C'est ainsi que m'apparut Vancouver, dans le trajet que je fis, de la gare au somptueux hôtel érigé par la Compagnie du Canadian Pacific.

Des « trams » électriques couraient dans les rues et un service spécial était organisé entre la ville et New-Westminster sur la rivière du Fraser. Tout avait un air de grandeur et de

confort inattendus dans une ville aussi jeune. Tout vivait de la vie la plus intense.

* * *

Dès le lendemain de mon arrivée, je m'embarquai pour Victoria, la capitale de la Colombie britannique, située dans l'île de Vancouver. Le voyage, qui dure sept heures, à travers un des plus beaux paysages maritimes qu'il soit donné de voir, restera un de mes plus agréables souvenirs d'une excursion qui en compte tant.

Victoria, d'une importance actuelle égale à celle de Vancouver, n'est pourtant point destinée à se développer dans les mêmes proportions. Ce fut autrefois un poste de la Compagnie de la baie d'Hudson et on l'appelait le Fort Victoria. C'est aujourd'hui une délicieuse ville d'aspect anglais d'où l'on jouit d'une vue superbe sur le détroit de Géorgie et les montagnes du continent avec, dans le fond, l'énorme mont Baker, géant casqué de neige. Cette ville date de 1858, quand la découverte de l'or détermina une brusque invasion de mineurs venus du Sud. C'est une cité très industrielle, possédant des fonderies et de nombreux ateliers de construction. Les maisons d'éducation et d'instruction y sont nombreuses, entretenues aux frais du Gouvernement provincial et contrôlées par un comité élu par le suffrage populaire. — Une bibliothèque publique, contenant 10,000 volumes, et de nombreux clubs littéraires et scientifiques attestent que, si la vie matérielle de la province est plus intense à Vancouver, Victoria s'en réserve la suprématie intellectuelle.

* * *

Ce qu'il y a incontestablement, à Victoria, de plus curieux pour l'Européen, c'est la ville chinoise. Les Chinois sont au nombre de plusieurs milliers dans la ville et se sont cantonnés dans un quartier où ils ont leur théâtre, leurs pagodes, leurs fumoirs et qui constitue véritablement une cité chinoise.

Lors de mon voyage, on parlait beaucoup aux États-Unis et au Canada, de l'immigration chinoise et du péril jaune. Cette question m'a fort intéressé et je ne puis résister au désir de m'y arrêter un instant.

Il y a relativement peu d'années que les Chinois ont appris la route de l'Amérique du Nord. Des statistiques publiées aux États-Unis montrent qu'en 1835, 8 « célestes » y arrivaient; 2 en 1841; 4 en moyenne de 1842 à 1850. Chose remarquable, en 1848 même, alors que la découverte de l'or en Californie attirait sur les « placers » des immigrants de toutes nationalités, la race jaune ne se laissa pas entraîner dans le mouvement et bien peu de Chinois gagnèrent les champs d'or. Ceux qui vinrent apportaient aux mineurs des aliments et des conserves, car, bien évidemment, au moment où l'on pouvait ramasser l'or à la pelle, on n'allait point perdre son temps à cultiver du grain ou des légumes!

Mais, en 1842, l'Angleterre avait forcé la Chine à signer un traité ouvrant une partie de ses portes au commerce et à la civilisation européenne; en 1844, les États-Unis en obtenaient autant; puis, en 1858, la France et l'Angleterre s'unissaient contre le Céleste empire et l'obligeaient à un nouveau traité ouvrant plus grande encore la porte aux Européens. Enfin, le Gouvernement de Washington ne voulant pas être distancé, obtenait, en 1868, la libre entrée des Américains en Chine

moyennant quoi il s'engageait à garantir aux Chinois sur son sol, le sort de la nation la plus favorisée.

On ne songeait pas alors que ces portes, qu'on ouvrait de force, en même temps qu'elles permettaient l'entrée aux Européens, permettraient la sortie aux indigènes. Ceux-ci ne tardèrent pas à en profiter et, en 1882, le chiffre des émigrants atteignait 35,000 par an.

Les Américains s'effrayèrent de ce torrent d'immigration et, si les nouveaux venus avaient d'abord été bien reçus, cela ne dura pas longtemps. Devant la commission d'enquête instituée en 1876 pour conjurer le péril jaune, un personnage important a pu s'écrier : En 1852, les Chinois prenaient part à la procession du 4 juillet pour célébrer la proclamation de notre indépendance; en 1862, déjà, ils n'osaient plus s'y montrer; en 1872, s'ils l'avaient osé, ils eussent été lapidés!

La race chinoise, plus que toute autre, est disposée par ses mœurs, par son habitude de l'association à se transporter dans un pays étranger, à y profiter des conditions du travail et à revenir chez elle après avoir amassé un petit capital. Dans l'enquête que je signalais à l'instant, un Chinois qui avait habité l'Amérique et l'Australie signale l'un des moyens les plus curieux et les plus caractéristiques pour arriver à ces fins. C'est la création de ce que l'on appela les six grandes compagnies.

De par cette organisation toute la Chine est divisée en six districts, chacun dépendant d'une compagnie qui en a le contrôle et l'administration, pour ainsi dire, en ce qui concerne l'émigration. Ces compagnies se nomment Hin-Yun, Hip-Wah, Kong-Chu, Yong-Wah, Sam-Yrp et Hop-Rep. Dans chacun de ces grands districts, le chef de la magistrature lance annuellement une proclamation faisant savoir que la compagnie dont

dépend ce district sera chargée du transport de tous les Chinois qui désireront aller en Amérique ou dans tous les autres pays étrangers. Ces compagnies sont des corporations privées autorisées à se charger de ces transports. Elles sont d'ailleurs sous la surveillance du gouvernement, et quand elles emmènent un Chinois hors de son pays, elles prennent l'engagement de le ramener, mort ou vivant; s'il meurt à l'étranger (et c'est là une des clauses les plus originales et les moins connues), elles doivent rapporter son corps. Notons en passant une double explication de cette coutume : d'abord, elle s'explique par une idée religieuse: le Chinois veut reposer au milieu de ses ancêtres, il ne veut pas que son corps reste seul en pays étranger; ensuite, on a admis que le gouvernement exigeait ce retour du corps pour qu'on lui prouvât que l'émigrant n'était pas en esclavage et qu'il était resté maître de son corps.

Ces Compagnies suivent les émigrants qu'elles transportent durant tout leur séjour à l'étranger. A son arrivée, le Chinois trouve un secrétaire de la compagnie qui vient au-devant de lui jusque sur le bateau qui l'amène, et qui lui prépare son entrée dans ce monde nouveau, lui indiquant comment il devra s'y prendre pour s'engager dans la lutte pour l'existence. Lors même qu'il est débarqué, qu'il s'est engagé dans cette lutte, la compagnie ne le perd pas de vue : elle voit ce qu'il devient. Si, par exemple, l'immigrant fait de mauvaises affaires, ce qui, en fait, est bien rare, elle lui avancera quelques fonds pour lui permettre de se tirer d'embarras; s'il tombe malade, elle devra veiller à ce qu'il soit bien soigné; s'il est assassiné, elle promettra et payera une récompense à qui dénoncera l'assassin; s'il est accusé et passe en justice, elle s'occupera de lui trouver un conseil, surveillera le procès et fera que tout se

passe suivant les principes de justice. Mais le Chinois doit payer quelque chose en échange de tous ces bons offices : c'est une sorte de cotisation qu'il paye comme membre de cette compagnie. Il doit verser à la compagnie 2 1/2 p. c. de tous les gains réalisés par lui pendant tout son séjour à l'étranger. Les représentants des six grandes compagnies résident à San Francisco, où se centralise tout le mouvement d'immigration, et quand un Chinois veut retourner dans sa patrie, il vient payer son dû à la compagnie ; en échange, il reçoit un ticket de retour qui le conduira jusque chez lui. Il n'a plus, dès lors, rien à payer ; il n'aura qu'à s'embarquer sur le premier bateau en partance appartenant à la compagnie dont il relève.

Certains auteurs pensent que c'est l'exemple des Européens eux-mêmes qui amena les Chinois à créer ces sortes de sociétés. Au premier temps de la Californie, il n'y avait ni lois, ni gouvernement établi, ni services postaux installés, ni voies de communication ouvertes. Pour suppléer à tout ce qui manquait, les colons recoururent à l'association. Il se forma un certain nombre de sociétés ; chacune avait un registre sur lequel étaient inscrits le nom, la résidence des nouveaux membres arrivants. Il fallait aussi toute une organisation de courriers pour leur faire tenir les lettres qui parvenaient pour eux au siège de la société ou transporter leur correspondance à la côte ; en outre, quand un membre était malade, on en avisait tous les autres qui nommaient une sorte de délégation ; celle-ci était chargée d'aller le voir, de lui faire donner les soins nécessaires à son état et, au besoin, de le faire enterrer.

Quand les Chinois arrivèrent aux mines d'or, ils eurent cette organisation devant les yeux, et ils furent tout naturelle-

ment, étant donnée toute l'opposition qu'ils rencontrèrent bientôt, amenés à créer de pareilles institutions. Les six sociétés chinoises rendirent les plus grands services à leurs nombreux membres — on en comptait 150,000 en 1876 — et l'on peut regretter que les nations européennes n'adoptent pas des mesures analogues pour faciliter l'émigration du trop-plein de leur population.

Ce mouvement d'émigration avait suscité bien des jalousies, bien des haines. En pouvait-il être autrement? Que l'on voie ce qui se passe en France entre l'ouvrier français qui exige une haute paye et refuse les travaux trop fatigants et l'ouvrier italien ou l'ouvrier belge, le premier plus sobre, le second plus endurant, tous deux acceptant tous les travaux et se contentant d'une paye moindre. Combien le contraste est plus grand encore entre l'ouvrier blanc des Etats-Unis, habitué à ses aises, à son confort, recevant un salaire élevé, et l'ouvrier de race jaune, économe jusqu'à l'avarice, se contentant de ce qu'on lui donne et trouvant toujours moyen de mettre de côté.

La façon dont les Chinois procèdent l'explique d'ailleurs surabondamment. L'un d'eux loue une chambre d'une grandeur normale, puis il la partage en un certain nombre de compartiments disposés comme les rayons d'une ruche ou les couchettes d'un navire et chacune de ces couchettes sert de demeure à un « Céleste »; mais on ne reste pas couché les vingt-quatre heures de la journée, et chaque locataire sous-loue sa case à un compatriote pour le temps où il n'y est pas lui-même ; le coucher revient ainsi au prix le plus minime. Leur pratique de l'association vient encore les aider puissamment dans cette lutte pour la vie : un certain nombre de « fils du Ciel » occupés de diverses manières forment entre eux

une petite société; chaque mois, ils apportent à la caisse commune une légère cotisation; quand l'ensemble en forme déjà une petite masse d'une certaine valeur, ce capital est confié à l'un d'eux, qui prend un fonds de commerce, tout en continuant à payer la cotisation mensuelle et à partager avec ses associés les bénéfices du commerce qu'il exploite. Un nouveau petit capital se forme et est confié aux mains d'un autre associé, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les membres de la société aient un fonds à exploiter.

D'ailleurs ces travailleurs économes et infatigables ne dépensent pour ainsi dire rien en nourriture : un peu de riz leur suffit pour la journée. Aussi, bien qu'ils se contentent de salaires beaucoup moins forts que les blancs, touchant 75 cents (3 fr. 75 c.), 1 dollar ou 1 dollar et demi, quand on paye ceux-ci 3 à 4 dollars en les nourrissant, ils réussissent à économiser et à envoyer à leurs familles des sommes considérables. Si l'on consulte les relevés des banques, on verra que, de 1853 à 1878, ils ont expédié en Chine 180 millions de dollars ou 900 millions de francs. En 1877, l'exportation d'argent de la Californie pour la Chine a été de 90 millions de francs, représentant à elle seule le tiers de l'exportation totale de ce métal de la Californie pour les pays étrangers. Ils semblent donc bien véritablement à craindre pour le pays qu'ils envahissent, grâce à leur sobriété comme à leur force de production. Pour s'en convaincre, il suffirait d'ailleurs d'examiner les conditions économiques du travail de l'ouvrier en Chine même : on y verrait qu'un agriculteur avec 3 hectares et demi, dans un des districts les moins riches, arrive à mettre de côté, chaque année, 1,500 à 1,800 francs; avec 1 hectare, il épargnerait 700 à 800 francs. Il n'est pas de métier, si infime qu'il soit,



qu'ils ne consentent à exercer et où ils ne réussissent à économiser; quand ils ne se contentent pas d'être blanchisseurs, ils vont sur les placers, fouillent les endroits dont le sol a déjà été retourné, exploré, lavé, et ils le relavent, en passent au crible tous les grains de sable, et réussissent à faire une moisson qui les paye amplement de leurs peines.

On comprend, dans ces conditions, la haine que leur ont vouée les travailleurs blancs écrasés par cette redoutable concurrence. J'ai pris dans un rapport publié en 1885, à Ottawa, sur la question chinoise au Canada, une lettre d'un mineur américain, résumant naïvement et sincèrement les reproches que font les ouvriers blancs aux ouvriers jaunes.

« Pour vous, y est-il dit, cela peut être indifférent de voir tels ou tels travailleurs dans les mines; pour nous, il n'en est pas de même. Je descends à mille pieds sous terre et je travaille dur toute la journée pour 4 dollars. Sur le flanc du coteau il y a un petit cottage où vivent ma femme et mes enfants. La civilisation m'a donné de quoi les entretenir décemment, leur procurer du bien-être; j'ai des chambres séparées où dorment les enfants; ma femme est convenablement habillée, mes enfants aussi; je puis leur apporter les aliments qui plaisent au goût qu'a créé en nous la civilisation; je vais au travail le cœur léger, parce que c'est pour nourrir ma famille; j'ai l'espoir de faire de mes filles de bonnes épouses et de bonnes mères, et d'améliorer la situation de mes fils; je contribue aux dépenses des écoles, des établissements de charité; mais, quand tout cela est payé, il ne me reste plus beaucoup de ma paye. — En est-il de même du Chinois? Nullement! Il n'a ni femme ni enfants. Il n'a aucun des devoirs que j'ai à remplir. Quarante à cinquante Chinois peuvent vivre dans une maison de la gran-

deur de la mienne ; il n'a pas besoin d'aliments variés ; il n'a pas hérité du goût du confort et des jouissances de la vie sociale. Ce qui suffit à le rendre heureux me rendrait la vie insupportable. — Si cet envahissement continuait, vous n'auriez bientôt plus de civilisation américaine : la civilisation chinoise la remplacerait. »

Cette lettre remonte à 1876 ; vers la même époque, le même sentiment de crainte se fit sentir en Europe. Au congrès de Berlin en 1878, la question fut soulevée par le comte Schouvalof, représentant de la Russie, qui parla de l'invasion jaune. Les effrayantes proportions de l'émigration chinoise attirèrent l'attention des hommes d'État. Une race homogène de 400 millions d'êtres humains, dit l'un d'eux, s'agite et se débat dans un espace insuffisant. Tôt ou tard, pacifiquement ou par la force, ce formidable courant débordera la muraille de Chine. Le *Times* écrivait : « La question chinoise peut à bref délai devenir plus menaçante pour la République américaine que ne l'a été, il y a dix ans, celle de l'esclavage. »

Aux États-Unis on fonda une vaste ligue : l'Union antichinoise, ayant pour objet de protéger les Américains du Nord contre l'influence dégradante du travail chinois sous toutes ses formes.

Le résultat de cette organisation d'une défense contre le péril jaune ne se fit pas longtemps attendre, et, le 17 novembre 1880, trois plénipotentiaires américains et deux délégués chinois signaient, à Pékin, un traité sur l'immigration qui peut se résumer en cette règle : « Toutes les fois que le gouvernement des États-Unis jugera que la venue ou la résidence aux États-Unis des travailleurs chinois pourra nuire ou menacer de nuire

aux intérêts de ce pays, ou mettre en péril le bon ordre, il aura le droit de réglementer, limiter ou suspendre cette venue ou cette résidence, mais non point de la prohiber absolument. Cela ne s'appliquera d'ailleurs qu'aux Chinois venant à titre de travailleurs. Quant aux autres sujets chinois ou même aux travailleurs se trouvant actuellement sur le territoire de la Confédération, ils auront toute faculté d'aller et de venir, de continuer à résider, jouissant des droits de la nation la plus favorisée. »

Il s'écoula un certain temps sans que des mesures législatives fussent prises par le gouvernement américain en exécution de ce traité et les Chinois en profitèrent pour arriver en masse (35,000 en 1882). Mais, le 6 mai 1882, une mesure fut prise. « Après un délai de nonante jours à partir du vote de cette loi et pendant dix ans, la venue des travailleurs chinois est suspendue. »

Cette défense ne s'appliquait pas aux travailleurs qui étaient aux États-Unis au 17 novembre 1880 ou y étaient arrivés avant l'expiration des nonante jours. Aucun Chinois ne pouvait recevoir le titre et la qualité de citoyen. Enfin, la loi terminait en définissant le mot « travailleur » ; il signifie : tout ouvrier, sachant ou non un métier, et employé dans les mines.

L'effet du traité ne fut pas long à se produire, et, pour le constater, on n'a qu'à interroger les statistiques : l'immigration de race jaune tombe tout à coup à 381 en 1883 et à 84 en 1884 ; tandis que l'année finissant le 30 juin 1883 voit partir 12,066 Chinois, et celle qui finit le 30 juin 1884, 14,133 de ces immigrants.

Mais la loi du 6 mai 1882 ne tarda pas à soulever des diffi-

cultés d'application, grâce à son langage ambigu, et le Congrès vota un nouvel acte introduisant quelques modifications dans le texte du précédent. Il fallait savoir notamment si un marchand échapperait à la législation qui s'appliquait aux « travailleurs »; et le nouvel acte spécifia que tout certificat donné à un « marchand », pour lui permettre l'entrée aux États-Unis, devait — pour éviter les fraudes — spécifier le genre et l'importance de ses affaires dans sa précédente résidence. A cela venaient s'ajouter quelques suppléments de précautions contre les fraudes.

En 1885, 1886 et 1887, les statistiques continuent à nous donner les chiffres extrêmement faibles de 57, 38 et 28 arrivants. Et les départs s'accentuent toujours : 17,526 pendant l'année finissant le 30 juin 1885; 17,020 pour l'année 1887, et 10,877 jusqu'au 31 mars 1888.

Enfin, le 12 mars 1888, le ministre de Chine et le secrétaire d'État des États-Unis ont signé à Washington un traité qui a été approuvé par le Sénat, mais avec quelques amendements, et qui prohibe pour l'avenir d'une façon absolue toute introduction d'immigrants chinois aux États-Unis. D'ailleurs, il prévoit le payement d'une indemnité et 200,000 à 300,000 dollars à la Chine, pour les attaques faites contre les sujets de ce gouvernement et les dommages à eux causés pendant les émeutes qui se sont produites sur la côte du Pacifique, notamment à San Francisco : on poursuivit les immigrés chinois, on pilla leurs boutiques. — Ce sont ces émeutes qui amenèrent la signature du nouveau traité.

* * *

Le Gouvernement américain est-il entré dans une voie

rationnelle? Avec M. Bellut, auteur d'une savante étude sur l'émigration chinoise, dans laquelle j'ai puisé un grand nombre de chiffres et de renseignements, je ne le pense pas.

Les Chinois ont rendu et sont encore à même de rendre les plus grands services à la Californie et aux Etats-Unis en général. La Californie ne serait rien sans les chemins de fer, qui sont venus jeter un trait d'union entre elle et la civilisation, jusque-là confinée à l'est; sans eux, ses richesses seraient restées inexplorées; or, ce sont les Chinois qui ont construit plus des quatre cinquièmes de la plate-forme du Central Pacific Railroad. M. Crocket, un des propriétaires de cette grande ligne, dit que ce sont des ouvriers laborieux, résistants, habiles, auxquels on peut se fier. — Ce sont eux qui formaient les quatre-vingt centièmes des ouvriers du Southern Pacific Railroad, et pourtant on ne refusait les services d'aucun blanc, qu'on payait le double des Chinois : 45 dollars par mois et la nourriture, au lieu de 31 dollars sans la nourriture qui étaient accordés aux « Célestes ». — La Californie contenait une grande surface de terrains marécageux que les blancs ne consentaient pas à défricher : ce sont les Chinois qui s'en chargèrent, faisant monter la valeur de l'acre de cette terre de 20 à 100 dollars. En 1876, 150,000 acres furent mises en culture. — Dans les mines, ils rendaient les plus grands services, arrivant à tirer de gros profits de gisements considérés par les blancs comme improductifs, et cela malgré la taxe mensuelle de 3 dollars qu'on leur faisait payer et qu'on éleva successivement à 4 et à 6 dollars. Dans les travaux hydrauliques, leur habileté est proverbiale. — Pendant les neuf premiers mois de 1876, la Californie exporta 561,033 gallons de vin, et cela grâce à eux. Dès 1862, un comité de la législature de Californie disait : « Un certain nombre de

Chinois dirigés par des blancs, constituerait une incalculable ressource pour la production vinicole. » — Et nous ne parlons point de leur habileté dans la fabrication des cigares (ils en faisaient environ 25 millions par an avec le tabac du pays), pas plus que des excellents services qu'ils rendent comme domestiques; ils sont, à ce titre, 5,000 à 6,000 à San Francisco.

Aujourd'hui, le manque de bras se fait sentir et les salaires des Chinois augmentent considérablement. Il est certain que la lutte économique de ceux qui peuvent produire à peu de frais et qui ont peu de besoins contre ceux pour lesquels la civilisation a créé des besoins multiples et coûteux est terrible, que la concurrence que font ces travailleurs sobres et patients est redoutable aux ouvriers blancs. Mais ces mesures de protection à outrance semblent aussi dangereuses qu'illogiques. Qui eût osé prévoir que quelques années après la guerre de sécession, l'esclave nègre serait bientôt citoyen des États-Unis? Il sera assurément moins étonnant de voir les portes américaines se rouvrir devant la race jaune.

* * *

L'invasion des barbares, la descente en Amérique et en Europe d'innombrables Asiatiques débordant leurs frontières, voilà ce qui, à l'époque de mon voyage en Amérique, inquiétait les blancs et était dénommé le « péril jaune ».

Il s'est écoulé peu d'années depuis, et le péril jaune, sans cesser d'exister pour les hommes de race blanche, a revêtu un autre caractère. Ce ne sont plus les hommes que l'on craint, ce sont leurs produits. L'empereur d'Allemagne, si exceptionnellement doué d'esprit, d'énergie et d'initiative, l'a compris et,

lui, qui s'exerce à tous les arts, non certes dans un simple but de dilletantisme impérial, mais surtout dans le dessein de rehausser certaines paroles qu'il croit utile de faire entendre aux peuples de la chrétienté, du prestige de sa situation privilégiée, a peint de ses mains une saisissante allégorie qui symbolise le devoir présent de nos États d'Europe trop peu unis : c'est, d'un côté, un Boudha, surgissant, menaçant, de flammes dévorantes, et, de l'autre, saint Michel exhortant à la défense les nations chrétiennes dont il est l'archange guerrier.

Des articles de revue, des livres paraissent chaque jour qui signalent le péril jaune dans sa conception nouvelle. M. Destournelles de Constant le proclame dans la *Revue des Deux-Mondes* :

« L'Europe, dit-il, a trop vécu depuis cinquante ans. Elle a développé sa production outre mesure, sacrifié son agriculture à son industrie, donné à son activité un tel essor qu'elle s'est mise sur le pied d'approvisionner de ses marchandises le monde entier. Elle a inventé la vapeur, supprimé les distances, *et s'est imaginée qu'elle serait seule à bénéficier de ces progrès qui l'ont grisée. Elle s'est outillée en conséquence*, a monté ses ateliers, ses usines, ses administrations sur le pied que l'on sait ; elle a assumé des charges énormes, développé non seulement ses dépenses militaires, mais ses besoins de luxe, de jouissance ; elle a exalté, propagé le culte de la richesse ; elle s'est endettée. Puis, cela fait, ces engagements une fois pris, ces habitudes et ces désirs une fois dans son sang, quand sa soif est devenue ardente, impérieuse, les sources qui devaient la désaltérer se tarissent ; elle s'aperçoit que les produits de ses machines n'ont pas été seuls à franchir les mers, que la machine elle-même a pris son vol et s'en est allée, infidèle,

éveiller les peuples dont elle avait fait nos clients, les mettre en état d'abord de se suffire à eux-mêmes au lieu de nous acheter nos produits, puis de fabriquer et de vendre à leur tour ces produits à la place des nôtres. Elle a transformé, en un mot, les consommateurs en vendeurs et les clients en concurrents. »

Le Japon, les Indes, l'Australie se sont érigés, en face de nous, comme nations industrielles et commerciales.

L'Inde s'est mise à fabriquer elle-même des cotonnades, et bientôt c'est le Japon qui, sur les marchés qu'elle se croyait acquis, lui fera concurrence. L'ouvrier japonais est payé, en moyenne, 40 centimes par jour. Et, si l'on tient compte du régime monétaire de l'extrême Orient, qui a pour monnaie l'argent, tandis que l'Europe occidentale utilise la monnaie d'or; si l'on tient compte de la différence de valeur des deux monnaies, — 5 francs en argent ne valent environ que 2 fr. 50 c. de monnaie d'or, — l'ouvrier japonais ne gagne par jour que 20 centimes de notre monnaie!

Le Japon a du charbon qui fait, dans les Indes aussi, une désastreuse concurrence au charbon anglais. Ce charbon donne l'énergie motrice à une flotte marchande de jour en jour grandissante, qui lui constitue une aide précieuse pour l'écoulement des stocks — et, comme le dit M. Alphonse Allard dans la *Revue générale de Belgique*, n'oublions pas que, derrière le Japon, se dresse la Chine, mille fois plus redoutable et plus menaçante depuis que les victoires japonaises viennent de l'ouvrir à l'exportation des machines et qui est destinée à devenir le plus formidable foyer de production du monde.

Voilà le véritable danger actuel : « L'invasion des hommes jaunes stimulerait notre énergie, tandis que l'invasion de leurs

produits nous décourage, nous mécontente et nous divise. Elle réduit à l'oisiveté et à la misère des armées entières d'ouvriers dont elle fera nécessairement des révoltés et qui seront les vraies armées, les irrésistibles armées de destruction si on n'y prend garde. »

C'est excellemment dit et excellemment pensé. Les remèdes, à mon avis? Ils consistent dans la lutte contre les utopies du socialisme moderne, en Europe, et dans l'émigration bien entendue, telle que je l'ai préconisée dans un chapitre précédent.

*
* *

Dans l'île de Vancouver, après Victoria, les deux localités les plus importantes sont Nanaïmo et Esquimalt.

Nanaïmo, situé au nord de la capitale, à une soixantaine de milles, est surtout réputé par les mines de charbon que l'on trouve dans ses environs et qui sont exploitées par cinq sociétés importantes. Ce charbon est exporté en grandes quantités vers San-Francisco, les îles Sandwich et la Chine. C'est à Nanaïmo que vont s'approvisionner de combustible les navires de l'escadre anglaise de l'océan Pacifique.

Esquimalt est un excellent port où le Gouvernement canadien a fait construire un bassin de radoub dont les installations présentent tous les perfectionnements modernes. Ce port est situé seulement à 3 1/2 milles de Victoria et relié à cette ville par une large route macadamisée sur laquelle court un « tram » électrique.

Le climat de la Colombie britannique constitue un des plus grands attraits de la province. Il est très différent sur les deux versants des Montagnes Rocheuses et, dans l'île de Vancouver,

il est plus doux que celui du sud de l'Angleterre. Plusieurs causes produisent cette différence. D'abord, le détroit de Behring entre l'Amérique et l'Asie est si étroit et l'eau y est si basse que le courant glacial arctique ne passe presque pas le long des côtes de la Colombie britannique, tandis qu'il le fait sur les côtes du Salvador, à l'est du continent. Ensuite, les Montagnes Rocheuses courant, dans cette province, au nord-ouest sont une protection contre les vents du nord. Enfin, il existe dans le Pacifique un courant chaud qui passe autour des cotes et provoque des vents chauds du sud-ouest soufflant de l'Océan vers la terre.

Il existe en plusieurs endroits de la province des districts agricoles d'une grande importance. Je citerai notamment les vallées des rivières de la Paix et surtout du Fraser, dont le sol est formé d'une terre noire, profonde, exceptionnellement riche. Sur la côte continentale, la végétation est d'un développement superbe.

Mais, comme je l'ai dit au début de ce chapitre, ce sont surtout l'essor commercial qu'a donné aux ports de la province la construction du chemin de fer « Canadian pacifique » et les richesses minérales de son sol qui lui assurent le plus bel avenir peut-être de toutes les parties de la Confédération canadienne.

On comprendra quel doit être l'essor du commerce si l'on réfléchit que par voie canadienne le voyageur peut, en vingt et un jours, franchir la distance qui sépare Londres de Yokohama. Mais je reviendrai sur ces considérations dans un chapitre plus spécialement consacré au commerce et à l'industrie.

Les minéraux de toutes espèces abondent dans la Colombie britannique. En dehors du charbon qui existe non seulement

dans l'île de Vancouver, mais aussi sur le continent et dans l'île de la Reine-Charlotte, de l'or qui se trouve dans tous les cours d'eau de quelque importance, du fer dont des amas considérables existent sur la côte et en d'autres endroits, de l'argent, on a trouvé des minerais fort riches sur les bords de la rivière Fraser, du lac Kootenay, et dans le haut de la province, on trouve en plusieurs points du mercure, du plomb, du platine, de l'antimoine, du mica et du cuivre en abondance.

Un ingénieur anglais, établi à Nanaïmo et que j'ai rencontré à Victoria, m'a donné sur les lois et règlements relatifs aux mines les renseignements suivants que je me suis empressé de noter.

Les *free miners* (mineurs libres) peuvent seuls avoir des droits ou des intérêts dans les entreprises minières. Un *free miner* doit être âgé de plus de 16 ans. Son certificat de *free miner*, qui lui est nécessaire même pour louer son travail à un exploitant, lui est accordé pour une durée d'un an moyennant le payement d'une taxe de 5 dollars ou de trois ans contre versement de 15 dollars. Il peut exploiter des mines sur les terres de la Couronne ou, moyennant indemnité à fournir à l'occupant, sur des terres utilisées pour d'autres usages que des fins minières.

Les actes concédant des terrains miniers, appelés là-bas, en français « droits de mines » et en anglais « claims », doivent être enregistrés — coût 2 1/2 dollars et réenregistrés — recoût 2 1/2 dollars. Le temps alloué pour cette formalité est fixé à trois jours après la prise de possession si le « droit de mine » ne se trouve pas à plus de dix milles du bureau ; il est accordé une journée de plus pour chaque dizaine de milles additionnelle ou fraction de dizaine.

Le transfert des concessions ou des parts d'intérêts que l'on possède dans les entreprises minières doit être fait par écrit et enregistré.

Les *free miners* peuvent posséder nombre de droits de mine (claims) par suite d'achats, mais seulement deux par préemption, sauf exceptions prévues. Ces droits peuvent être officiellement clos et un permis d'absence accordé dans certains cas, mais la règle est que chaque droit entier ou intérêt doit être exploité par le propriétaire ou son agent. Un *free miner* peut, au moyen d'inscription, avoir de l'eau en quantité suffisante pour les travaux de sa mine. Un droit de mine (claim) est censé être ouvert si aucun travail n'y est fait pendant septante-deux heures durant les jours de travail, à moins que ce ne soit par suite de maladie ou pour tout autre motif valable.

Les concessions sont autant qu'il est possible de forme rectangulaire et doivent être entourées de poteaux ou d'arbres; elles mesurent généralement 100 pieds carrés.

Ceux qui découvrent une mine ont droit à une concession gratuite. Elle est de 300 pieds sur 100 quand le « découvreur » est seul; de 600 pieds sur 100 quand il y en a deux; de 800 pieds sur 100 quand il y en a trois; de 1,000 pieds sur 100 quand il y en a quatre. Et quand il y en a davantage chaque homme n'a droit qu'à une concession de la grandeur ordinaire : 300 pieds sur 100.

Les terrains miniers contenant des minéraux sont concédés à des conditions spéciales. Ils ont 1,500 pieds de largeur et sont autant que possible de forme rectangulaire. Trois poteaux ou arbres servant de poteaux portant un écriteau indiquant le numéro d'ordre de la concession doivent être placés à égale

distance le long de la ligne centrale. On ne peut posséder qu'un seul droit de mine sur le même filon ou la même veine, sauf quand on en fait l'achat. Les « droits de mine » dans le quartz (quartz claims) sont considérés comme des « droits de mine » dans des terrains contenant des minéraux.

Afin de s'assurer la possession légale d'une concession de la Couronne pour un droit de mine contenant des minéraux, il faut la faire mesurer par un arpenteur approuvé par le bureau des terres ; l'avis de la demande de concession doit être affiché d'une manière permanente sur le terrain et aux bureaux du gouvernement dans le district et inséré pendant soixante jours dans la gazette du Gouvernement et dans le journal du district, s'il en existe un. En outre, il doit être donné, à la satisfaction des officiers du Gouvernement, une preuve que 1,000 dollars ont été *bona fide* dépensés en argent ou en travail sur le droit de mine. Cette preuve peut être remplacée par le payement d'une taxe de 50 dollars par acre (1).

Les dispositions générales relatives aux terrains miniers ordinaires s'appliquent en tant qu'il se peut aux terrains contenant des minéraux.

Pour remplir les conditions requises pour un droit de mine dans un terrain contenant des minéraux, il faut qu'une somme de 200 piastres en argent, travail ou améliorations, soit dépensée chaque année sur le terrain concédé, à la satisfaction du commissaire des mines d'or et que le propriétaire obtienne un certificat du commissaire, constatant cette satisfaction, dans l'année qui suit la prise de possession du droit de mine et pendant chacune des années subséquentes ; ce certificat doit être

(1) Un tableau comparatif des monnaies, poids et mesures canadiennes et françaises se trouve à la fin du chapitre concernant le commerce et l'industrie.

enregistré immédiatement après son émission. Une taxe annuelle d'une piastre par acre ou fraction d'acre, de tout « droit de mine » sur des terrains contenant des minéraux est payable le 31 décembre de chaque année.

Pour que le mineur découvrant une nouvelle veine ou un nouveau filon puisse exploiter sa découverte, il faut qu'il le fasse endéans les six mois. Ce délai est prolongé pourtant d'une période égale, s'il prouve une dépense de 1,000 dollars en argent ou travail sur chaque concession entière.

Enfin, une dernière disposition concerne spécialement les mines de charbon. Des licences d'exploitation d'une durée de douze mois peuvent être accordées moyennant payement de 25 dollars par 480 acres de terrains houillers. La licence peut être prolongée pour une autre année, moyennant payement de 50 dollars, si le licencié a réellement fait des travaux. La licence n'est pas transférable sans qu'un avis soit donné au commissaire en chef des terres et travaux. Un licencié peut, s'il le désire, acheter des mines de charbon, en vertu de la loi des terres, en payant 25 dollars par acre.

*
* *

Je ne donnerai sur les autres provinces maritimes du Canada que quelques renseignements sommaires. Je n'ai point visité cette partie de la puissance canadienne et je n'aime point à parler longuement de ce que je n'ai point vu.

J'emprunte ces renseignements à une publication sérieuse, publiée à l'aide de documents officiels et avec l'appui du Gouvernement : *Le Canada*, de M. Gerbié.

Le Nouveau-Brunswick s'étend du 48°5' au 48°40' de latitude

nord. Il est borné au nord par la province de Québec, dont il est séparé au nord-est par la baie des Chaleurs ; au sud, par les États-Unis et la baie de Fundy, qui la sépare de la Nouvelle-Écosse; à l'est, par le golfe de Saint-Laurent, et à l'ouest, par les États-Unis.

Sa superficie est de 70,378 kilomètres carrés. Sa population est de 321,233 habitants

Le climat est à peu près le même que dans la province de Québec. L'aspect général du pays est des plus pittoresques et comprend un ensemble de lacs, de bras de mer, de riantes vallées, de plaines fertiles et de belles forêts. Le sol des vallées et des plaines est d'une très grande fertilité ; mais le Gouvernement du Nouveau-Brunswick ne peut disposer que d'un très petit nombre de terrains de cette fertilité. Il possède cependant plusieurs millions d'acres de bonnes terres à défricher. Ce n'est pas vers ces terres que doivent se diriger les colons français. Ils y trouveraient les mêmes inconvénients que dans la Nouvelle-Écosse et dans l'Ontario, quoique le Nouveau-Brunswick renferme des ressources considérables.

* * *

La Nouvelle-Écosse s'étend du 43° 25' au 46° de latitude nord et du 61° au 66° 30' de longitude ouest.

C'est une presqu'île reliée au continent américain par un isthme d'une longueur de 22 kilomètres. Elle est bornée au nord par le détroit de Northumberland, qui la sépare de l'île du Prince-Édouard; au nord-est, par le détroit de Canso, qui la sépare de l'île du Cap-Breton, aujourd'hui partie intégrante de la Nouvelle-Écosse ; au sud et au sud-est par l'océan Atlan-

tique; à l'ouest par la baie de Fundy, et au nord-ouest par le Nouveau-Brunswick.

La plus grande longueur de la Nouvelle-Écosse est d'environ 450 kilomètres, tandis que sa plus grande largeur n'est que de 130 kilomètres. Sa superficie est de 54,146 kilomètres carrés, dont il faut déduire un cinquième pour la surface des lacs et des bras de mer.

La population de la Nouvelle-Écosse comprend environ 400,000 habitants.

Halifax est le siège du gouvernement. C'est un port important.

Le climat est plus tempéré que partout ailleurs au Canada. Les étés sont moins chauds, plus humides, et les hivers moins froids. Cette situation particulière est due au voisinage de la mer, qui la baigne de tous côtés et pénètre même quelquefois à 30 et 50 kilomètres dans l'intérieur des terres. Le climat est donc très sain. Grâce à la douceur relative des hivers, le port d'Halifax reste ouvert toute l'année à la navigation; de telle sorte que le Canada possède un port d'hiver des plus importants avec lequel toutes les provinces sont mises en communication par le chemin de fer intercolonial.

On trouve dans la Nouvelle-Écosse de vastes plaines d'une très grande fertilité. Elles sont cultivées pour la plupart. Mais l'aspect général du pays est montagneux et boisé. Des bras de mer nombreux et une foule de lacs achèvent de donner à cette contrée le cachet le plus pittoresque. Les moyens de communication sont assez faciles en été, surtout par eau; mais, en hiver, il n'en est pas ainsi.

L'agriculture y est assez développée et dirigée suivant les

méthodes nouvelles; mais les principales ressources du pays sont les pêcheries, les forêts et les mines.

Les produits exportés sont : le homard, le hareng, la morue, le charbon de terre, l'or et le bois équarri ou scié.

Bien que le Gouvernement possède encore de vastes étendues de terrain qu'il offre à un prix nominal, la colonisation de cette province ne fait pas de progrès rapides. Les terres les plus fertiles et les mieux placées sont aujourd'hui occupées. Celles qui restent sont boisées et n'offrent pas les mêmes avantages que celles du nord-ouest, par exemple. Aussi beaucoup de cultivateurs de la Nouvelle-Ecosse se dirigent-ils chaque année vers cette région.

Je ne crois pourtant pas que ce soit une contrée favorable à une émigration belge ou française, du moins pendant quelques années encore.

Mais, dans le commerce et l'industrie, nos industriels et nos commerçants trouveraient probablement beaucoup de débouchés, tandis que nos capitalistes pourraient exploiter avantageusement certaines mines d'une grande richesse, les mines de charbon, par exemple.

On rencontre aussi dans la Nouvelle-Ecosse de nombreux gisements de fer, qui, se trouvant à côté des dépôts de houille, pourraient faire dire d'elle ce que l'on a dit de l'Angleterre : qu'elle pourra devenir souterrainement un bloc de houille et, à la surface, une immense forge, nuit et jour allumée.

*
* *

L'île du Prince-Edouard est située tout à fait au sud du golfe Saint-Laurent. Elle est séparée de la Nouvelle-Ecosse par le

détroit de Northumberland, dont la largeur varie de 23 à 50 kilomètres.

Sa plus grande longueur est de 150 kilomètres et sa plus grande largeur de 40 kilomètres, sa superficie est de 5,524 kilomètres carrés et sa population de 110,000 habitants environ.

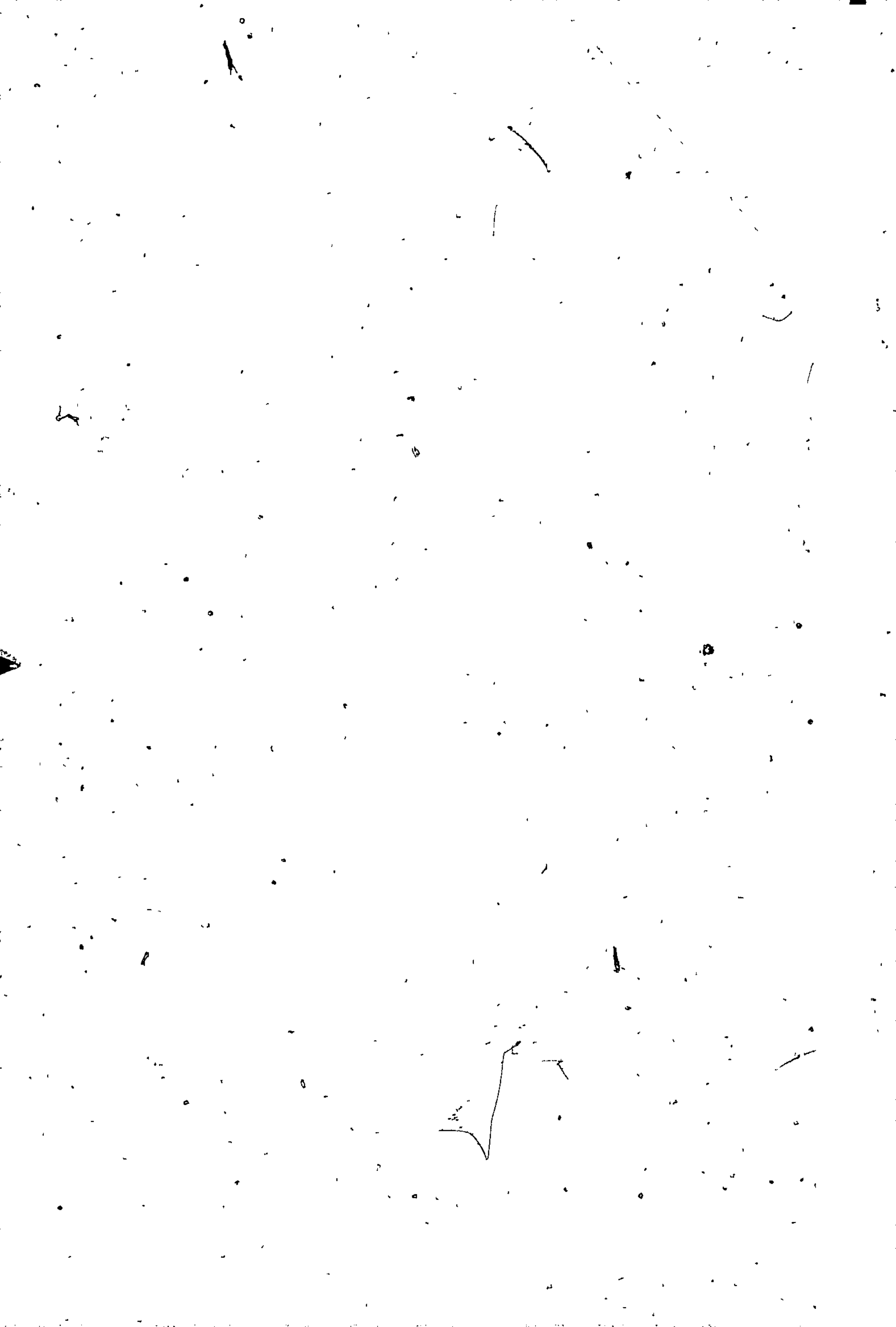
Découverte, en 1497, par Jean Cabot, le jour de la Saint-Jean, cette île fut d'abord connue sous le nom d'île Saint-Jean. Aucun établissement important n'y fut fondé pendant le XVIe siècle. En 1627, lorsque la Compagnie des Cent-Associés obtint la concession de la Nouvelle-France, Nicolas Denys devint l'acquéreur de l'île Saint-Jean et des autres îles adjacentes. Quand le Canada rentra sous l'autorité directe de la Couronne, en 1663, Denys resta le gouverneur de l'île avec son fils Richard. La fertilité du pays attira bientôt l'attention des habitants descontrées voisines.

Vers 1749, 3,000 à 4,000 Acadiens vinrent s'établir dans l'île Saint-Jean, mais ils en furent chassés quelques années après par les Anglais, qui en obtinrent définitivement la cession par le traité de Paris, en 1763; l'île fut alors annexée au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Mais, à la demande des habitants, en 1771, elle fut érigée en colonie distincte et reçut une constitution semblable à celle des autres colonies anglaises de l'Amérique du Nord. En 1799, le nom de la colonie fut changé en celui d'île du Prince-Edouard, en l'honneur du duc de Kent, qui s'y était rendu populaire en obtenant pour ses habitants la réparation des griefs qu'ils avaient souffert pendant la guerre d'Amérique.

Le climat est le même que celui de la Nouvelle-Ecosse et l'aspect général est des plus coquets. Aussi l'île du Prince-

Edouard est pendant l'été le rendez-vous d'une foule de touristes venant des Etats Unis et des autres parties du Canada. Les moyens de communication à cette époque sont nombreux et faciles; mais, pendant l'hiver, le détroit de Northumberland ne peut être traversé que dans des canots à patins que les voyageurs eux-mêmes sont obligés de traîner sur la glace, quelquefois sur un espace de plusieurs milles. Dans l'intérieur de l'île il y a un grand nombre de routes et un chemin de fer d'une longueur de 198 milles et demi. Ce chemin de fer appartient au Gouvernement fédéral. Aussi, dès que la navigation est ouverte, des bateaux à vapeur et des navires de toutes sortes viennent de différentes parties du Canada, d'Europe et des États-Unis. Il règne alors dans l'île une activité relativement plus considérable que dans toutes les autres provinces.

Le sol de cette province est aussi fertile que jadis, mais le Gouvernement ne peut favoriser l'émigration par des octrois gratuits comme le font ceux des autres provinces; car toutes les terres propres à la culture appartiennent, à peu d'exceptions près, à de riches propriétaires étrangers dont les cultivateurs de l'île ne sont que les fermiers.



CHAPITRE XVII.

LES RESSOURCES MINÉRALES DU CANADA.

Le fer. — Le cuivre. — L'or et l'argent. — Le nickel. — Le charbon. — Le pétrole. — Le sel. — L'apatite. — L'amiante ; ses applications multiples — Les chaussettes infernales. — La serpentine.

J'ai surtout, et presque exclusivement, parlé jusqu'ici des ressources agricoles du Canada. J'en ai cité les produits merveilleux et j'ai signalé l'excellence des terres en plusieurs parties du pays.

Je me propose, dans ce chapitre, d'examiner ce que sont, au Canada, les richesses minérales, plus considérables et douées, à mon sens, de plus d'avenir encore que les richesses agricoles.

On n'ignore pas le développement qu'ont pris, en certaines contrées, les industries extractives et les richesses que ces industries y ont apportées. L'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, certaines parties de la Russie, de la Suède, de l'Espagne, de la Sicile, de la Californie, etc., ont vécu et ont prospéré par leurs gisements carbonifères ou métallifères. Or, nulle part, pensons-nous, la nature n'a été plus libérale que dans les

diverses formations géologiques qui constituent le terrain du Canada. Les récents travaux dus à d'éminents géologues l'attestent; la seule inspection du musée minéralogique d'Ottawa le démontre.

La côte de l'Atlantique embrasse une grande étendue des plus vieilles formations connues; les *Laurentides*, en émergeant à la suite de quelque cataclysme géologique, ont apporté des entrailles à la surface de la terre presque tous les métaux connus, serpentant en filons dans la roche même ou emplissant d'énormes cavités, parfois à l'intérieur de la montagne, parfois presque à fleur de terre.

La côte du Pacifique, sur une étendue de plusieurs centaines de milles carrés, est composée de rochers semblables à ceux du Nevada et du Colorado.

Enfin les districts entre les grands lacs — toute la partie située au nord du lac Supérieur surtout — contiennent des minéraux à profusion.

Ce n'est pas d'hier que ces faits sont connus. Depuis de nombreuses années déjà, l'attention s'est portée de ce côté. Des études d'exploration ont été entreprises, des fouilles ont été faites et la preuve est acquise aujourd'hui que le Canada est destiné à être compté parmi les plus belles régions minières du monde. Ce sont d'abord les géologues qui ont vu clair et le résultat de leurs études a été gardé profondément secret au sein de la science théorique. Ceux qui lisent autre chose que des romans savaient que la roche canadienne renfermait des trésors. Quant au moyen de les en extraire, quant à l'idée d'organiser l'exploitation pratique de ces trésors, on n'y pensait guère!

Mais, comme il arrive toujours à la longue, quelques capita-

listes se sont avancés derrière les savants. Ils ont porté leurs recherches sur un terrain moins désintéressé et ont déterminé de-ci, de-là, un peu partout, la présence de dépôts importants de minéraux, de vaste étendue et de caractère très varié. Depuis quelque temps donc, le système d'exploration et d'analyse scientifique suivi par le Bureau d'explorations géologiques institué par le Gouvernement a graduellement découvert les richesses amoncelées dans les mines et, de son côté, l'initiative privée a beaucoup aidé les chercheurs officiels.

Ce qui a retardé jusqu'ici le développement des industries extractives, c'est l'absence en ce pays de capitaux suffisants. Tous les capitaux disponibles ont été consacrés à l'achat des terrains métallifères, les acheteurs se réservant la faculté, soit d'en essayer l'exploitation par eux-mêmes quand ils auraient réuni les capitaux complémentaires, soit de les revendre à bon prix. De sorte que, relativement, il reste au Gouvernement peu de terrains miniers disponibles : les spéculateurs ont quasi tout acheté. Au moins en ont-ils acheté la plus grande partie.

C'est donc à eux que les capitalistes désireux d'exploiter les mines doivent s'adresser dans presque tous les cas. Ils auront d'ailleurs ainsi l'avantage de supprimer de longues recherches et de procéder à coup sûr. Quelques fouilles supplémentaires, une étude facile des gisements, et ils sauront bien vite sur quoi ils peuvent compter et l'importance de leur fonds. Quant au prix de vente des concessions, tout en étant assez élevé relativement au prix des terrains ordinaires et en laissant ainsi un très joli bénéfice aux mains des premiers acheteurs, il ne peut être tel pourtant qu'il doive sérieusement entrer en ligne de compte pour qui veut exploiter de façon tant soit peu importante.

Avant de commencer l'examen rapide de celles des richesses canadiennes qui offrent un intérêt plus particulier, le fer, le cuivre, l'argent, l'or, le manganèse, les grès et les marbres, l'asbeste, le mica, l'argile réfractaire, le charbon et le pétrole, faisons l'énumération des ressources minérales du pays que nous étudions.

En fait de métaux et minerais s'extrayant comme tels, on y trouve : le fer sous la forme de limonite, d'oligiste, d'aimant et le fer en grains magnétiques, le plomb, le cuivre soit natif, soit en sulfures, le nickel, le cobalt, le zinc, l'argent, l'or et le platine.

Comme matières premières des manufactures de produits chimiques, on trouve des minerais de fer, le sidérochrome que les Anglais appellent « chromic iron », des sulfates de baryte, de la molybdénite, de la cobaltine, du bismuth, de l'antimoine, du manganèse, de la dolomite, de la magnésite, de l'apatite et des tufs calcaires.

Pour être employés comme matériaux de construction, on trouve, pour l'architecture, les calcaires et les grès; pour le pavage, le gneiss, le syénite, le granit; pour la sculpture et les arts décoratifs, des marbres blancs, noirs, veinés, vert clair et vert foncé, bruns, gris, tachetés, etc.; enfin des ardoises et des argiles de différentes couleurs.

Pour le polissage et l'affutage, on trouve des pierres à repasser, des pierres à l'huile, des pierres meulières, de la poudre d'émeri, etc.

Parmi les minéraux réfractaires, l'asbeste, l'amiante et le mica se rencontrent en grande abondance. Nous aurons à revenir particulièrement sur ces minéraux peu connus, riches en applications diverses et éminemment propres à des

exploitations fructueuses dans la province de Québec. La pierre de savon ou stéarite, le graphite, la plombagine, l'argile réfractaire s'y rencontrent aussi. Et, pour être employés dans les arts, on trouve des pierres lithographiques, des agates, des jaspes et de l'amétyste.

Enfin, pour clore la série, citons les terrains carbonifères : l'anthracite, si abondante en certains endroits qu'elle a donné son nom à une ville établie le long du « Canadian-Pacific », le lignite, le sel gemme, le pétrole, le feldspath et le bitume.

On voit qu'à part l'étain, non encore découvert, tous les métaux utiles et précieux, tous les éléments minéralogiques, toutes les matières premières d'utilité ou de luxe, se trouvent à profusion au Canada.

Revenons brièvement sur quelques points.

* * *

Aucun métal n'a autant influencé sur le progrès matériel d'un pays, que le fer. Il abonde au Canada. Plusieurs des endroits où l'on en a trouvé jusqu'ici sont heureusement situés sur le bord des rivières navigables ou près de ces rivières et le minerai est généralement placé près de la surface. De plus, les chemins de fer qui, de plus en plus, sillonnent la contrée, font graduellement disparaître la question difficile des débouchés, qui se posait au début. Il ne s'agit pas seulement, en effet, de ravir à la terre le fer qu'elle contient, il faut encore savoir utiliser le fer extrait. Il faut pouvoir le transporter là où il est demandé, sans qu'il en coûte des frais, ruineux au point d'enlever tout bénéfice à l'exploitant. Grâce aux compagnies de chemin de fer du Canada, les moyens de transport seront

bientôt assurés partout. Il n'y aura guère plus de coin dans le pays dont les richesses devront dormir inertes et sans profit pour personne. Le chemin de fer, ce merveilleux agent de civilisation et de prospérité, aura bientôt fait d'aller les y chercher. On peut compter, à ce point de vue, sur l'initiative du gouvernement et des particuliers et, spécialement, sur l'esprit audacieux et pratique à la fois des administrateurs de la ligne du « Canadian-Pacific ». Forcément, d'ailleurs, les choses devront se passer ainsi : le Canada est trop riche pour qu'il ne se développe pas dans des proportions extraordinaires. Il doit suffire pour cela de lui donner l'élan et nous pensons qu'à présent l'élan est donné.

Un écrivain de New-York, attirant l'attention de ses lecteurs sur le grand nombre de dépôts de fer qui existent au Canada, signale la possibilité d'une concurrence prochaine entre ce pays et les États-Unis au point de vue de la production et de la mise en œuvre de ce métal. Non seulement, dit-il, le fer canadien est d'une qualité tout à fait supérieure, mais au Canada la main-d'œuvre s'obtient à meilleur compte, de même que les matériaux employés pour sa production. Il résulte des essais qui ont été faits par un surintendant des fonderies aux États-Unis, qu'un pouce carré de fer canadien peut résister à une pression supérieure de 20,000 livres à celle que supporte chaque pouce carré dans les principaux travaux des États-Unis. Et le même fer, ajoute ce surintendant, a été transformé en superbes échantillons d'acier.

Le fer se trouve en abondance dans les diverses provinces du Canada. Dans la province de l'Ontario, les principaux gisements sont situés au nord des lacs Supérieur et Huron. A la baie du Tonnerre, les gisements n'ont pas moins de 15 à

18 mètres d'épaisseur et sont très favorablement situés pour l'installation de hauts fourneaux. Dans la contrée située à l'est d'Ontario, entre le lac Ontario et le haut de la rivière Ottawa, des mines fort importantes ont été récemment mises en valeur par l'embranchement du « Canadian-Pacific » entre Toronto et Ottawa. On trouve aussi, dans la région sablonneuse qui longe les côtes des Laurentides, beaucoup de limonite. Les chutes d'eau sont aisément trouvables et le bois dur, bouleau, etc., permettrait d'extraire le fer sans grands frais par le procédé Catalan.

Dans la province de Québec, on trouve le fer magnétique tout le long de la chaîne des Laurentides. Ce précieux minerai n'est guère exploité pourtant que dans le comté d'Ottawa. On peut dire qu'en cette contrée la quantité de minerai est illimitée. A la mine Hull, en découvrant la couche située à l'entrée de la mine, de larges veines ont été ouvertes à droite et à gauche, s'étendant dans toutes les directions. On a estimé que cette mine contient près de 300,000 tonnes de minerai à la surface et 100 millions de tonnes de minerai accessible. Les veines qui vont en descendant augmentent en richesse à mesure qu'on les approfondit et l'analyse a décelé dans le minerai 67 p c. de fer métallique. Une autre mine, celle d'Haycock, comprend une superficie de 120 hectares de terre minérale situés à moins de 3 lieues d'Ottawa. Le professeur Chapman estime que l'on peut en retirer 60 tonnes par jour pendant 150 ans et ce minerai (l'hématite) contient de 64 à 68 p. c. de métal.

On trouve encore des dépôts de fer en grains magnétiques et dont on fait le plus bel acier qui puisse être manufacturé, à la rivière Moisie, au nord du fleuve Saint-Laurent. En 1737, les Français établirent à Saint-Maurice, près de Trois Rivières,

des forges d'où est sortie une grande quantité de fer manufacturé à Montréal.

Des gisements de minerai de fer ont été découverts aussi dans le Nouveau-Brunswick, dans la Colombie anglaise et dans les territoires du Nord-Ouest, mais l'attention des capitalistes a été attirée déjà et doit être attirée surtout sur les mines de la Nouvelle-Écosse. C'est que là, en effet, coexistent, avec le minerai de fer, la houille qui sert de combustible et la pierre calcaire qui sert de fondant. Nulle part donc on ne saurait être mieux placé pour créer des hauts fourneaux. L exploitation existe déjà actuellement. Plusieurs compagnies, la Compagnie des mines de fer et de houille, la Compagnie des mines d'acier du Canada, la Compagnie d'Inverness, possèdent des terrains immenses contenant de riches dépôts de limonite, d'hématite rouge, de fer spathique, etc. Mais cette exploitation est mal faite au moyen de fourneaux antédiluviens et de procédés ultra-primitifs! Tout reste à faire encore. Et les premiers qui organiseront dans la Nouvelle-Ecosse l'industrie du fer telle qu'elle est organisée aux Etats-Unis auront trouvé la pierre philosophale : ils transmuteront le fer en or.

* * *

Le cuivre constitue un des plus précieux métaux de la terre canadienne. Bien qu'il en existe dans la province de Québec et surtout dans les cantons de l'est, près de Sherbrooke, des dépôts très susceptibles d'exploitation, c'est principalement dans l'Ontario, et spécialement au nord du lac Supérieur, que les plus riches ont été découverts. De l'avis des géologues, le district Supérieur contient les mines de cuivre les plus considé-

rables. Les mines de Bruce, découvertes en 1846, ont donné leur nom à un village important; elles appartiennent à la compagnie des mines de Montréal. Le minerai consiste principalement en pyrites de cuivre. Autrefois on fondait le minerai sur les lieux mêmes où on le trouvait, mais les procédés employés ayant été jugés trop dispendieux furent abandonnés. Le minerai est maintenant envoyé à Baltimore et en Angleterre après qu'il a été bocardé, puddlé et lavé dans l'eau pure; il donne alors à peu près 20 p. c. de cuivre pur.

Le cuivre a été découvert aussi dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et la Colombie anglaise, où il se trouve, en certains endroits, au nord du lac Kamloops par exemple, à l'état natif.

Pour le cuivre comme pour le fer, ce n'est pas le fonds qui manque le plus, ce sont les capitaux et les industriels capables de les utiliser habilement.

* *

L'argent natif se rencontre dans plusieurs des endroits où l'on trouve le cuivre au nord du lac Supérieur. Parfois il est mêlé à du cuivre lamellaire, parfois à du cuivre natif. La plus célèbre des mines de cette contrée porte le nom d'îlot d'argent. Elle fut découverte en 1868, exploitée pendant deux ans par la Compagnie de Montréal, puis vendue à une compagnie américaine. On en a retiré pour quinze millions de francs d'argent et les travaux ont été suspendus

Dans la Colombie anglaise, on signale plusieurs localités argentifères dont le minerai est vendu 2,100 francs la tonne, tel qu'il est extrait de la mine.

L'or est mêlé à l'argent dans les mines du nord du lac Supérieur; il existe aussi dans les terrains d'alluvions de la province de Québec, le long de la rivière Saint-François et de la rivière du Loup, dans certains quartz du Nouveau-Brunswick; en grains, en plaques et en petits filons dans la Nouvelle-Écosse, enfin dans la Colombie anglaise, dont le professeur Dawson, de la Commission géologique, a dit qu'il y a à peine un ruisseau de quelque importance dans cette province où l'on ne trouve la couleur de l'or.

On estime à 200 millions de francs la valeur de l'or obtenu depuis vingt ans dans la Colombie anglaise.

La législature canadienne s'est préoccupée de l'exploitation des mines d'or. C'est ainsi que, dans la Nouvelle-Écosse, la loi des mines et des minéraux stipule que les mines de quartz aurifère sont divisées en surface de 150 sur 250 pieds le long d'un filon de quartz. Les baux sont donnés pour vingt et un ans. Les moulins à bocarder le quartz doivent être patentés et les livres de commerce ouverts à l'inspection.

Grâce à ces dispositions, il est possible à ceux qui veulent se faire chercheurs d'or d'établir leurs calculs sur des bases d'une certaine approximation.

*
* *

Le charbon de terre manque malheureusement dans les provinces de Québec et d'Ontario, mais il existe une vaste étendue de terrains houillers dans les provinces maritimes et sur la côte du Pacifique.

Étant donnée son étendue, la Nouvelle-Ecosse peut être considérée comme sans rivale au point de vue de ses terrains

houillers. Selon une estimation de M. Poole, rapporteur de la Commission des mines, les terrains sous-marins du cap Breton seuls peuvent donner 1,866,000,000 de tonnes! Ce charbon est d'excellente qualité et très propre, notamment, à la fabrication du gaz. Le coût d'extraction et de transport aux wagons varie, selon les lieux, de 3 francs à 6 fr. 25 c. par tonne. Les bassins principaux de la Nouvelle-Ecosse sont ceux de Sidney, d'Inverness, de Richmond, d'Antigonisch, de Pictou et de Cumberland. Les mines en exploitation dans cette province occupent une superficie d'environ 685 milles carrés et l'on extrait annuellement 1,500,000 tonnes de charbon.

Des mines de houille très considérables existent aussi dans le Nouveau-Brunswick, d'où l'on exporte annuellement aux Etat-Unis 200,000 tonnes, dont une grande partie sert à la fabrication du gaz d'éclairage. On constate encore la présence du précieux combustible dans le Manitoba (bassin de Souris), dans les territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie anglaise, où il est fort abondant. Un très grand nombre de mineurs belges travaillent à Nanaimo, près de Victoria, dans l'île Vancouver. On conçoit l'importance de ces mines sur la côte du Pacifique, non loin des ports de Vancouver et de Victoria, d'où partent journellement des navires vers l'Amérique du Sud, San Francisco, l'Australie, le Japon et la Chine.

Et comme, dans l'opinion de tous les économistes, ces ports sont destinés à devenir infiniment plus importants encore qu'ils ne le sont actuellement, étant donné que le chemin de fer Canadien-Pacifique, qui y aboutit, raccourcit de 1,200 kilomètres le chemin entre l'Europe et l'Asie; comme, d'autre part, la centième partie à peine des mines exploitables se trouve en exploitation effective, on conçoit qu'il y ait

là une bonne place à prendre pour quelques industriels entreprenants.

* * *

Le liquide minéral que les Canadiens appellent *huile de charbon*, alimente un commerce qui tient un des premiers rangs au Canada.

Le pétrole existe surtout dans la partie ouest de la province d'Ontario : Bothwell dans le comté de Kent, Enniskillen et Petrolia dans Lambton, sont les endroits qui en produisent le plus ; on l'obtient à une profondeur de 120 à 150 mètres. Il y a aussi des sources jaillissantes de pétrole.

Très fréquemment, le pétrole s'échappe de terrains sous-marins, vient éclater à l'air en globules et forme des nappes huileuses à la surface des eaux.

Il abonde dans les argiles schisteuses du Nouveau-Brunswick et se rencontre dans cette province en nappes liquides difficilement épuisables à ce que disent les géologues.

* * *

Goderich est une petite localité de l'Ontario, célèbre par la découverte récente d'une couche de sel gemme de 10 mètres d'épaisseur. On a creusé plusieurs puits à Goderich et dans les environs. La formation saline bien connue de l'État de New-York se continue par-dessous la rivière Niagara et émerge en cet endroit. Puis les couches salines replongent sous le lac Huron, pour reparaître de nouveau dans les îles Duck et aux détroits de Mackinaw. A Goderich les couches sont exploitées avec profit et le produit de l'extraction est envoyé aux États-Unis.

Dans la province de Québec, on n'a guère trouvé jusqu'à présent que des sources minérales dont l'eau est exploitée comme boisson de table; mais, dans la Nouvelle-Écosse, il existe plusieurs sources d'où l'on a extrait le sel, et dans plusieurs carrières de gypse, d'importants dépôts de sel en cristaux.

Un géologue canadien, M. Roll, rapporte que l'eau de plusieurs sources produit de 2 à 3 minots de sel par 60 gallons d'eau (80 à 120 litres par 270 litres d'eau environ) et que la végétation est détruite autour de ces sources qui jaillissent de rochers situés à la base de la formation carbonifère.

Le sel existe largement aussi dans les territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire dans les terrains immenses situés au nord des provinces du Manitoba et sur le versant est des Montagnes-Rocheuses. A chaque automne, la Compagnie de la baie d'Hudson, qui exploite ces territoires principalement au point de vue de la chasse, en extrait de grandes quantités. Au cours d'une intéressante étude sur la géologie de ce pays, le professeur Macoun écrit : « Des hommes qui ont été là m'ont dit que ce sel était d'une étendue et d'une profondeur non encore connues. A mi-chemin entre les lacs des Esclaves et du Grand-Ours, il est une région salée qu'il faut une demi-journée pour traverser. »

On a récemment constaté la présence de dépôts de sel dans la Colombie anglaise.

Étonnant pays que le Canada où les chercheurs découvrent tous les jours des richesses nouvelles et dont l'inventaire est loin d'être terminé encore !

*
* *

L'apatite, la base des fertilisateurs du sol, est très com-

mun dans les calcaires laurentiens. On le trouve parfois disséminé en très petits cristaux bleus ou verts; d'autres fois, il est si abondant qu'il forme des rochers entiers.

Dans l'Ontario, les dépôts du bassin du North Burgess et de Bedford sont exploités depuis plus de trente ans et l'exploitation en est très rémunératrice. Mais c'est principalement dans la province de Québec, et notamment dans le comté d'Ottawa, canton de Buckingham, que se trouvent les gisements les plus riches et les plus facilement exploitables parmi ceux qui sont connus actuellement. Tous les dépôts sont irréguliers et très souvent le hasard seul les fait découvrir. A Buckingham, il y a une montagne connue sous le nom de « Montagne brûlée », entièrement composée de gneiss, dans lequel l'apatite existe en grande quantité. Le professeur Harrington dit avoir vu des cristaux d'apatite mesurant 70 centimètres de long et dont le diamètre avait la même longueur. Le minerai canadien est très riche en phosphate de chaux, dont il contient 80 et jusqu'à 90 p. c.

Plusieurs sociétés anglaises, qui donnent de superbes dividendes, se sont fondées pour exploiter l'apatite du comté d'Ottawa. Presque tous les terrains de la contrée sont maintenant aux mains de spéculateurs qui, jusqu'à présent, ne font pas aux amateurs des conditions trop dures. Il y a là ample matière à profit pour nos compatriotes entreprenants. On peut aisément trouver autant qu'il en faut des ouvriers mineurs travaillant à raison de 5 francs par jour. De faciles moyens de transport existent jusqu'au port de Montréal et, soit qu'on transforme sur les lieux le phosphate en superphosphates pour engrais artificiels, soit qu'on l'expédie tel quel en Europe, il y a d'immenses profits à réaliser par une exploitation bien entendue.

Les procédés employés à l'heure actuelle sont très primitifs. On se sent trop riche et l'on gaspille.

Nous attirons sur les dépôts de phosphate canadien la sérieuse attention des industriels et des capitalistes belges.

*
* *

La chrysotile? Cela ressemble à l'amiante. En quoi en diffère-t-elle? Voici une description empruntée au *Génie civil* de Paris qui répond à ces deux questions :

« La *chrysotile* du Canada n'est pas, comme l'amiante ordinaire, formée d'un paquet de fils d'un blanc verdâtre et remplissant des cavités régulières; c'est une véritable pierre, d'une densité comprise entre 2 et 3, qui se trouve en couches de 3 à 10 centimètres d'épaisseur. Cette pierre possède la propriété de se réduire en fibres perpendiculairement à sa longueur, sous un effort très faible; ces fibres transversales sont plus résistantes et beaucoup plus faciles à filer, à tisser et à feutrer que l'amiante ordinaire. »

Sur le marché de Liverpool, l'amiante d'Europe est cotée par tonne de 500 à 600 francs, tandis que la crysotile du Canada — nonobstant son état brut — est cotée de 800 à 900 francs.

*
* *

Les éléments semblent conjurés pour la ruine de l'homme, en même temps qu'ils lui assurent l'existence. L'*air* qui lui est indispensable est le véhicule des microbes empoisonneurs; le *feu* le réchauffe souvent, mais parfois aussi il le brûle; l'*eau* le désaltère; elle le nettoie, elle le promène; mais elle le noie.

aussi ; la *terre* le nourrit d'autant plus qu'il est plus végétarien, mais, à un moment donné, elle l'absorbe et, par compensation, s'en nourrit elle-même.

L'amiante brave tout. Issue du feu, elle résiste au feu. Elle résiste aussi à tous les autres éléments, à l'air, à l'eau, à la terre. Ses usages sont innombrables.

Il est dès aujourd'hui évident que l'on parviendra à fabriquer des machines ou métiers à tisser l'amiante, de manière à la substituer à la laine, au chanvre, au lin, à la soie, voire au coton, et dans leur langage pittoresque les Canadiens appellent déjà la crysotile la *pierre à coton*.

Réfractaire à outrance, l'amiante pourra être utilisée comme doublure pour les creusets, fournaises, hauts fourneaux, etc. Réduite en pâte, on en fabriquera de la peinture. C'est fait déjà : beaucoup de nos décors de théâtre en sont enduits et bravent ainsi l'incendie. On en fera des tissus, des étoffes, du papier à écrire et à imprimer. Quelle révolution dans le commerce, l'industrie et l'économie domestique !

La peinture incombustible fera frémir dans leurs moelles les compagnies d'assurance. Et les rideaux, les tapis et la lingerie ! La lingerie ? De quelle importance n'est-elle pas pour les collèges, les couvents, les séminaires, les hôpitaux, les hôtels, les familles ! Plus de lavandières ! C'est le feu qui fera la besogne de l'eau. Le fléau asservi s'abaissera jusqu'au nettoyage.

Les tentes, seul abri au sein des forêts, les voiles de navires seront à l'épreuve du feu. Et surtout seront garantis les cordons des appareils de sauvetage qui servent en cas d'incendie, les câbles dont les pompiers font usage et jusqu'à leurs habits. Pourquoi, en effet, les habits ne seraient-ils pas tissés d'amiante à trame serrée et ne permettraient-ils pas ainsi de pénétrer

dans la flamme, comme les scaphandres permettent de pénétrer dans l'eau? Pourquoi n'aurions-nous pas nos salamandres humaines comme nous avons nos batraciens, les plongeurs? Il va de soi que les gants, chaussures et casques seraient de même nature, qu'aux trous des yeux le mica remplacerait le verre, enfin que l'on serait servi au moyen d'appareils analogues à ceux des scaphandres et garnis d'amiante.

Et, dernière application aperçue, et non la moins précieuse, pourquoi ne ferait-on pas du papier en amiante, du papier à écrire et à imprimer, *du papier à billets de banque?* L'encre incombustible est trouvée déjà et, si on la fixait sur pareil papier, les financiers pourraient assister flegmatiquement à l'incendie de leurs immeubles. Alors même qu'un accident, un défaut feraient se tordre ou s'ouvrir leurs coffres-forts, les précieux papiers résisteraient et, comme le phénix, leurs possesseurs renaîtraient de leurs cendres. Contrats, billets, obligations, polices d'assurance, tout serait idemne!

*
* *

Il n'y a pas bien longtemps que l'amiante et ses propriétés sont connues au Canada, à preuve l'anecdote suivante.

Un chef d'industrie voit arriver chez lui un de ses contremaîtres qui lui demande le renvoi d'un homme.

— Est-il mauvais ouvrier?

— Au contraire, je n'ai qu'à m'en féliciter.

— Alors, pourquoi le renvoyer?

— Voici. Ce sont mes autres hommes qui m'imposent ce renvoi. Chaque soir, à sa rentrée au chantier, il retire ses chaussons, les jette dans le poêle, d'où il les reprend une ou

deux minutes après, les secoue et se les remet aux pieds non seulement indemnes du feu, mais parfaitement nettoyés. Mes hommes disent que c'est le diable !

Ce prétendu démon avait travaillé l'amiante en Angleterre, recueilli de la chrysotile au Canada et, à ses heures de loisir, filé et tricoté ces chaussettes infernales.

Qu'importe ! il fallut renvoyer l'homme.

On n'en est plus là aujourd'hui. L'amiante est exploitée au Canada. Des gisements abondants ont été découverts. Et, bien que ce minéral soit signalé par les géologues dans l'Ontario, la Nouvelle-Ecosse et les territoires du Nord-Ouest, c'est principalement dans la province de Québec, et notamment dans les cantons de l'est, que ces gisements sont remarquables. Les gisements connus comprennent au delà de 8,000 hectares renseignés dans les cantons de Thetford, Colraine, Shipton, Ireland, Garthby et Strafford. « Dans tout le système orographique de ce canton, dit un journal canadien, les montagnes de Colraine se dressent comme un tronc principal dont les racines courent en tous sens, souvent à de grandes distances, montrent de-ci, de-là, à la surface du sol, des saillies noueuses sous forme de mornes, de *cabourns* ou de rochers isolés. La même formation, les mêmes roches de serpentine opaque, de granit gris pâle micassé, mêlées de hornblende, d'oolithe, de schistes, se rencontrent un peu partout depuis Thetford jusqu'à Dauville, au sud. Ces roches sont irrégulièrement coupées, croisées, traversées d'innombrables veines ou filons d'amiante, variant d'épaisseur depuis une ligne jusqu'à quatre pouces. »

Dans les formations siluriennes métamorphiques des cantons de l'est, la serpentine et le talc se sont entassés en masses énormes. La serpentine, marbre vert strié de veines, est suscep-

tible du plus beau poli. Ses nuances vertes, brunes, noires, jaunâtres, distribuées en lignes harmonieuses, en arabesques capricieuses, éclatant en irradiations soudaines, sont d'un effet superbe. Comme la chrysotile, la serpentine n'attend que des capitaux pour donner les bénéfices les plus rémunérateurs. Et c'est au cœur de ces masses de serpentine ou de talc que se découvrent les filons de la *pierre à coton*.

Les mines d'amiante, celles de Colraine surtout, sont loin d'être épuisées et réservent encore d'agréables surprises aux capitalistes belges qui, après étude sérieuse, tenteraient une nouvelle exploitation. Les marchés européens ouverts présentement à l'amiante ne sont pas rares ; ils existent en Amérique, en Angleterre, en France et en Italie. Le prix moyen de revient est de 30 à 50 dollars la tonne, alors que le prix de vente est de 60 à 100 dollars. Le coût d'ouverture d'une mine est minime et les moyens de transport deviennent de plus en plus aisés.

Ces détails suffisent, croyons-nous, pour que les gens intelligents et entreprenants aperçoivent l'utilité d'une étude plus approfondie de la question.

CHAPITRE XVIII.

LES PÊCHERIES CANADIENNES.

Les pêcheurs du Canada. — Considérations générales. — Les poissons de mer : la morue, le hareng, le maquereau. — Pêche aux homards et aux huîtres. — Les phoques. — Le saumon et la truite. — Conclusion.

Il n'est pas besoin de signaler la place considérable qu'occupe, tant en Europe qu'en Amérique, le poisson dans l'alimentation publique. L'abondance du poisson constitue donc pour un pays une richesse comestible inappréciable.

Or, je ne crois pas pouvoir être taxé d'exagération en affirmant que la Confédération canadienne possède les pêcheries les plus étendues et les plus riches du globe.

Dans un rapport très remarqué, l'honorable Peter Mitchell, ministre de la marine et des pêcheries, écrit : « Comme domaine national, ces pêcheries sont inestimables, et comme champ ouvert à l'esprit d'entreprise et d'industrie, elles sont inépuisables. Outre leur importance au point de vue du commerce et

de la richesse maritimes, elles ont aussi une valeur appréciable pour les habitants. La grande variété et la qualité supérieure des produits de mer et de rivière canadiens offrent une nourriture copieuse et économique, admirablement propre aux besoins domestiques d'une population laborieuse. Elles ont encore, sous d'autres rapports, une valeur spéciale pour ceux qui suivent la carrière maritime en constituant une industrie distincte ou jointe à l'agriculture. Les principales localités où l'on se livre à la pêche ne sont pas généralement favorables à l'agriculture; elles sont peu fertiles, ont peu d'étendue et sont soumises à certains désavantages de climat. La fécondité des eaux avoisinantes, dont la population profite sans empêchements, est une compensation pour les défauts du sol et du climat. Pour cette seule raison, les pêcheries côtières et intérieures sur lesquelles les sujets britanniques ont des droits ont une valeur hors ligne. »

* * *

Borné au nord par l'océan Arctique, à l'est par l'Atlantique et à l'ouest par le Pacifique, le Canada possède au delà de 5,500 milles de côtes maritimes, qui bordent des eaux riches en poissons commerciaux de toutes sortes. Ses grands lacs, ses golfes, véritables mers intérieures : la baie d'Hudson, la mer de Davis, le golfe Saint-Laurent, la mer Polaire, la mer de Baffin, la baie de Baffin, les lacs Supérieur, Érié, Huron et Ontario, ne sont pas moins productifs, non plus que ses innombrables fleuves et rivières. On peut donc compter, outre les 5,500 milles (près de 9,000 kilomètres) de côtes, une nappe intérieure dont la superficie égale 122,000 milles carrés et un nombre considérable de rivières où abondent des poissons. Il

faut ajouter encore à cela près de 7,200 milles de côtes dans la Colombie britannique.

Aussi ces vastes « champs de pêche », si nous pouvons nous exprimer ainsi, emploient annuellement des capitaux — largement rémunérés d'ailleurs, comme nous le verrons plus tard — évalués à plusieurs millions de dollars, donnent de l'occupation et des moyens de subsistance à des dizaines de milliers de personnes, encouragent aux entreprises maritimes, favorisent le développement de la marine commerciale et du commerce avec l'étranger et, tenant constamment en activité une classe indépendante et énergique de marins, méritent, en un mot, une étude attentive et détaillée en rapport avec leur valeur et leur importance. « Chaque année, » a dit un éminent homme d'Etat canadien, « les habitants de la Confédération comprennent davantage la vaste importance de leurs pêcheries et sont plus disposés à les conserver comme la plus belle fortune matérielle de notre héritage colonial. »

D'ailleurs, le fait que les nations étrangères ont toujours tenu avec tant de ténacité aux droits qu'elles ont pu s'assurer dans ces pêcheries, l'empressement qu'elles mettent à s'assurer ces privilèges lucratifs, constituent la plus forte preuve de l'importance grandissante de leur possession et de leur énorme valeur industrielle. Des événements récents bien connus de tous nous dispensent d'insister davantage.

Si l'on consulte les chiffres soigneusement notés tous les ans par les officiers de marine, on constate que la valeur des pêcheries canadiennes, qui, en 1870, n'était que de 38 millions de francs, était déjà en 1880 de 72 millions de francs et en 1887 de 90 millions. Elle est aujourd'hui de 105 millions de francs. Or, il est de notoriété publique que ces statistiques sont

inférieures à la réalité des faits et que les constatations officielles sont loin de porter sur la totalité du poisson pris dans les eaux canadiennes.

Les 105 millions indiqués plus haut ne correspondent donc, pour ainsi dire, qu'à la quantité de poisson préparée pour le commerce d'exportation et pour l'alimentation de quelques marchés intérieurs. Dans ce montant ne sont pas compris les 25 millions, valeur approximative du poisson capturé et consommé par la population indigène de la Colombie anglaise et du Manitoba. Et dans les autres provinces de la Confédération, où le poisson est un des principaux articles de la consommation, on estime que la quantité de poisson consommé est d'au moins 100 livres par tête, ce qui donnerait 400 millions de livres, qui, à 15 centimes seulement par livre, produirait une somme de 60 millions de francs. En ajoutant, à la valeur du poisson préparé pour le commerce, celle du poisson capturé pour la consommation locale, on arrive à un total de 187 millions de francs pour la valeur des pêcheries canadiennes en 1895.

Le Canada a 70,000 hommes régulièrement employés à la pêche. En nous basant sur le chiffre officiel, — nécessairement fixé beaucoup trop bas, comme nous venons de le démontrer, — nous obtenons une somme largement rémunératrice pour chaque pêcheur. L'Angleterre, pour l'exploitation de ses pêcheries, emploie 113,640 hommes, dont le travail, d'après les données fournies par S. A. R. le duc d'Edimbourg, dans son intéressante étude sur les pêches de la Grande-Bretagne, produit annuellement 615,000 tonneaux de poisson représentant une valeur de 175 millions de francs, soit à peu près 1,550 francs par homme.

L'Amérique emploie 132,000 hommes, qui produisent 222 1/2 millions de francs, soit 1,625 francs par homme. Ici encore, il y a une différence marquée en faveur des pêcheurs canadiens. Et l'on peut affirmer sans témérité qu'une bonne partie de la pêche des Américains a été faite dans les eaux canadiennes.

Un point important à noter pour la comparaison des pêcheries est l'état respectif des engins employés dans les divers pays. Sous le rapport de la perfection de ces engins, les pêcheurs canadiens ne peuvent entrer en concurrence avec leurs rivaux. Chaque année, des millions de dollars sont employés par les Américains et les Anglais à la construction de bateaux pêcheurs de plus en plus perfectionnés et de dimensions de plus en plus grandes. Il se forme dans les deux pays des sociétés patronnées par leurs gouvernements dans le but d'améliorer davantage le mode de pêche et d'encourager le pêcheur en augmentant le produit de son travail. Or, récemment encore, à part un bon millier de vaisseaux pontés dont la capacité ne dépasse guère 50,000 tonnes, le Canada ne possédait au service de ses pêcheries maritimes que de petits bateaux ouverts, fort bien faits sans doute, mais sur lesquels il était aventureux de se risquer dans la haute mer, de sorte que les pêcheurs, si habiles et hardis qu'ils soient, ne peuvent suivre le poisson dans ses émigrations fréquentes et, par conséquent, avoir le succès qu'ils pourraient espérer dans le cas où ils seraient mieux armés

La flotte de pêche américaine, sans compter plusieurs milliers de bateaux de moindres dimensions, se compose de 6,600 goélettes d'une capacité de 209,000 tonneaux et 32,678 bateaux pêcheurs anglais, tous de dimensions considérables,

parmi lesquels un très grand nombre de bateaux à vapeur, sillonnent en tous sens les mers qui environnent le Royaume-Uni.

Nous sortirions du cadre que nous nous sommes imposé, si nous voulions énumérer simplement tous les encouragements, toutes les mesures protectrices, tous les efforts dont bénéficie la pêche en Angleterre et dans les Etats-Unis. Et malgré tous ces encouragements cependant, les chiffres sont là pour prouver que les pêcheries anglaises et américaines ne sont pas aussi productives que les pêcheries canadiennes.

Tous les naturalistes attribuent au courant arctique, refroidissant l'atmosphère sur les côtes du Canada, la source des richesses ichtyologiques auxquelles les Canadiens empruntent une partie de leurs ressources depuis tant d'années et qui promettent d'être de la même générosité durant toute l'existence géologique du pays.

*
* *

Les pêcheries du Canada peuvent se diviser en deux grandes catégories : les pêcheries maritimes et les pêcheries d'eau douce.

Ces deux catégories ont chacune, comme on va le voir, une importance considérable. Occupons-nous d'abord de la première.

C'est la pêche à la morue qui emploie le plus de bras et qui fournit le plus fort contingent pour le commerce d'exportation du pays. En 1888, pour citer un chiffre précis, se rapprochant fort de la moyenne habituelle, cette pêche a rapporté aux pêcheurs canadiens près de 33 millions de francs, et pour le calcul de cette somme il n'a pas été tenu compte des millions

de livres de morue consommées sur place par les vingt mille familles de pêcheurs occupées à la capture de ce poisson.

La saison de la pêche à la morue varie dans les diverses provinces maritimes. Généralement, les bateaux prennent la mer en avril à la Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick; en mai à Québec, et la campagne se termine au mois de novembre. Le hareng et le caplan, précurseurs de la morue, annoncent son arrivée à chaque printemps. Le caplan est un joli petit poisson de 7 à 8 pouces de longueur, dont la morue est très friande. Aussi, tant qu'il se presse le long des côtes, la morue, qui le suit de près, est en fête et dévore, pour satisfaire sa voracité bien connue, des millions de ces animaux. Il est difficile à qui n'est pas au fait des pêches maritimes de se faire une idée du nombre incalculable de caplans qui s'entassent chaque année dans les anses formées par les rives du golfe Saint-Laurent. Du rivage un homme peut, en quelques minutes, avec une épuisette, remplir une charrette de ce poisson.

Quand le caplan a disparu, les pêcheurs offrent comme appât à la morue du hareng, du maquereau ou des mollusques.

La pêche à la morue au Canada se fait en grande partie à la ligne à la main ou à la ligne dormante. Les pêcheurs des États-Unis sont mieux outillés; ils possèdent de bons bateaux et font usage avec succès de filets fixes. Aussi leurs pêches sont-elles parfois miraculeuses. Un journal de Glowcester (États-Unis) raconte le fait que, le 12 décembre 1882, un bateau pêcheur monté par deux hommes seulement et ayant à bord sept de ces filets, captura, en une nuit, cinq mille poissons.

La morue est le plus profitable de tous les poissons. A ce point de vue, elle tient en mer la place du cochon sur terre et

si Monselet l'avait connue, il lui aurait certes consacré un sonnet. Il n'est aucune de ses parties qui ne soit utilisée. Le corps est séché pour l'exportation; la tête et la langue constituent d'excellents articles de nourriture. L'huile qu'on tire de son foie est employée à plusieurs usages industriels, pour lubréfier les machines, préparer les cuirs, etc.; ses propriétés médicinales sont bien connues. Les os et les entrailles de la morue, soumis à certains procédés chimiques, sont transformés en un engrais égal, au point de vue des propriétés fertilisantes, au célèbre guano péruvien; ses œufs salés sont un appât précieux pour la pêche de l'anchois et de la sardine. Chaque année, les pêcheurs français et catalans en font une abondante consommation et, quand la rogue manque, ces pêcheurs sont obligés d'avoir recours à des produits artificiels très coûteux. Enfin, la vessie natatoire de la morue fournit, quand elle est séchée, de l'excellente colle.

Toutes ces propriétés, tous ces usages sont autant d'éléments prospères pour la création de nombreuses industries qui n'existent pas encore jusqu'à présent. On se contente, pour le moment, d'exporter la morue séchée. Les principaux marchés pour ce produit canadien sont l'Italie, l'Espagne, le Portugal, le Brésil, les Indes, les Antilles et les États-Unis.

* * *

Tous les printemps, dans la saison du frai, une quantité énorme de harengs se pressent sur les côtes de la province de Québec; leurs masses compactes couvrent des milliers de kilomètres carrés de mer. Le long du littoral du golfe Saint-Laurent, du cap Chatte à la Pointe au Maquereau, dans la baie des

Chaleurs et surtout dans les baies magnifiques formées par le groupe des Iles de la Madeleine, les bancs de harengs sont si épais en bonne saison que la pression qu'ils exercent les uns sur les autres, pression augmentée encore par le courant, les tue par milliers.

« Il est absolument impossible sans en être témoin, écrit le docteur P. Fortin, de se faire une juste idée de la prodigieuse abondance d'œufs de hareng déposés tout le long des côtes où ce poisson va frayer. J'ai vu maintes fois plusieurs lieues continues de rivage couvertes de ces œufs sur une épaisseur de 60 à 90 centimètres. »

Plusieurs armateurs de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince Édouard équipent des goélettes spécialement pour cette pêche, qu'ils font d'une façon très intelligente. Bon nombre de pêcheurs de ces trois provinces s'en occupent également. Mais ce ne sont là que des entreprises isolées et qui ne sont point en rapport avec l'importance du champ ouvert à l'exploitation. Ainsi, les pêcheurs québecquois, qui pourraient retirer d'immenses avantages de cette industrie, se contentent de prendre précisément autant de harengs qu'il leur en faut pour les besoins de la pêche à la morue et la consommation dans leurs familles. L'Angleterre, mieux avisée, emploie à la pêche au hareng une véritable flotte de vaisseaux variant de cinquante à cent tonneaux. Elle engage dans cette industrie des capitaux énormes et une population de 80,000 hommes. Ses pêcheurs, munis de bons engins de pêche et montés sur de bons bateaux, vont à la recherche du hareng jusque dans la mer du Nord. La Norwège, la France, l'Irlande, l'Écosse, les États-Unis font de cette pêche une grande industrie et la Hollande lui doit une partie de sa richesse.

Les marchés pour la vente de ce poisson ne manquent point et l'on ne comprend pas que des capitalistes du pays ou de l'étranger n'aient pas songé à exploiter une industrie aussi assurément rémunératrice que le serait la pêche du hareng dans les eaux canadiennes.

Les pêcheurs canadiens ont fourni aux marchés étrangers, l'année dernière, 500,000 barils de hareng saumuré, 1 million de boîtes de hareng fumé, 17 millions de livres de hareng frais. Mais, nous le répétons, ces chiffres pourraient être aisément quadruplés, si l'on donnait à la pêche au hareng l'attention qu'elle mérite.

*
* *

De tous les poissons qui fréquentent les eaux canadiennes, le maquereau est un des plus appréciés. On le rencontre au large des côtes de la Nouvelle-Écosse, dans la baie de Fundy, dans le Détroit de Canso, mais nulle part en aussi grande abondance que dans le golfe Saint-Laurent, surtout autour de l'Ile du Prince-Édouard et aux Iles de la Madeleine.

Pendant longtemps, les pêcheurs canadiens ont assisté inactifs aux succès de leurs concurrents des États-Unis, qui chaque année venaient à leurs portes recueillir une moisson importante. Mais aujourd'hui les armateurs de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick se sont mis à l'œuvre ; ils ont construit d'excellentes goélettes qui, par la symétrie de leurs lignes et leurs qualités nautiques, soutiennent avantageusement la comparaison avec les goélettes américaines, réputées les meilleures du monde entier.

Les goélettes à maquereau ont ordinairement une capacité de soixante à cent tonneaux et sont montées par dix à quinze

hommes. On se sert pour cette pêche de longs filets que l'on plisse en forme de bourse au moyen d'un système ingénieux de cordages, anneaux et poulies, dès que le poisson est à l'endroit propice. Le filet ainsi plissé contient le maquereau que les hommes prennent à loisir, salent et encaquent au fur et à mesure. On peut ainsi, suivant la grandeur des appareils, capturer de quoi emplir cinq cents, mille et jusqu'à deux mille barils de maquereaux d'un seul coup de filet.

*
* *

Les homards et les huîtres ne sont pas à dédaigner dans la nomenclature des poissons canadiens.

Dans un rapport qui date de quelques années, M. Hunter Duvar, inspecteur des pêcheries de l'Ile du Prince-Édouard, écrivait ceci : « Il y a à peine dix ans, lorsque nous pouvions avoir deux ou trois homards pour un sou, un homme vint du Nouveau-Brunswick à l'Ile du Prince-Édouard et y fonda une fabrique de conserves de homard. Attirées par ses succès, d'autres personnes mirent des capitaux dans cette industrie, qui augmenta graduellement et modestement jusque il y a trois ou quatre ans, époque à laquelle, prenant un essor plus rapide, elle se développa en d'immenses proportions. »

Quelques chiffres permettent de se rendre compte aisément du développement que signale M. Duvar. L'Ile du Prince-Édouard qui ne comptait en 1871, qu'une fabrique de boîtes de conserves de homard, en possédait dix ans après, en 1881, cent-vingt en pleine exploitation. La même progression est à constater pour le Nouveau-Brunswick. En 1870, le propriétaire de la seule fabrique existant alors en cette province fournissait

au marché 20,000 boites. En 1882, il fournissait six millions de boîtes rien qu'aux États-Unis et à l'Europe. Enfin, la Nouvelle Écosse en offrait 30,000 boites en 1870; elle en a offert cinq millions de boîtes en 1883, elle en offre encore davantage aujourd'hui.

En résumé, la pêche au homard, presque entièrement inconnue au Canada en 1870, fait prospérer aujourd'hui au-delà de 600 fabriques, qui, l'an dernier, ont livré dix-huit millions de boîtes valant 15 millions de francs. Ces dix-huit millions de boîtes représentent cinquante-quatre millions de homards capturés en un an dans les eaux canadiennes. Il est inutile de mentionner les tenants et aboutissants de cette industrie. Chacun comprendra que l'érection des bâtisses nécessaires à l'exploitation, les ouvrages en fer et fer-blanc, la construction des bateaux, la coupe du bois de chauffage, etc., font naître une grande circulation d'argent parmi la population maritime du Canada et utilisent des milliers de bras.

Signalons, simplement pour mémoire, l'existence des huîtres canadiennes. Les variétés le mieux connues sont la Malpèque, la Saint Simon, la Caraquet, qui empruntent leurs noms aux localités où se trouvent situés les bancs sur lesquels on les pêche. Cette pêche se pratique surtout sur les côtes et dans les baies de l'Ile du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick; elle rapporte annuellement une somme ronde d'un million.

*
* *

Passons au phoque. Le phoque est d'une grande valeur, non seulement à cause de sa graisse, qui produit une huile supérieure à celle de la baleine, mais aussi pour sa peau, qui se

tanne facilement et dont on fait un excellent cuir. De nombreux troupeaux de phoques se tiennent près des côtes du Labrador. On les capture au moyen de filets qui sont en cordes de chanvre très fortes quoiques minces. Leurs mailles mesurent 8 pouces carrés et laissent entrer la tête de l'animal.

La pêche se fait en décembre, époque à laquelle il fait très froid dans la partie du pays où elle se pratique. Les phoques, gelés en quelques instants après avoir été retirés de la mer, sont placés dans de grands hangars, où ils demeurent jusqu'à ce que le soleil du printemps les ait assez amollis pour permettre de les couper par morceaux et de faire fondre leur graisse.

Les pêcheurs du Labrador et des Iles de la Madeleine sont les seuls qui s'occupent de cette pêche. Elle est si rémunératrice que, malgré les dépenses très grandes que nécessite l'exploitation de cette industrie, les hommes du métier assurent que les capitaux y engagés ne peuvent rapporter moins de 25 p. c. et donnent, le plus souvent, 60 p. c. On emploie actuellement des bateaux à vapeur qui reviennent avec 20,000, 30,000 et jusqu'à 40,000 phoques ; or, un phoque, huile et peau, vaut, en moyenne, 15 francs. En une de ces dernières années, les pêcheurs de Terre-Neuve ont tué 400,000 de ces animaux, soit pour 5,600,000 francs. En cette année, les pêcheurs canadiens n'en avaient pris que 75,000. Et pourtant, la pêche serait aussi productive au Canada qu'à Terre-Neuve, si l'on voulait s'en occuper.

*
* *

Moins importantes évidemment, au point de vue commercial, que les pêcheries maritimes, les pêcheries intérieures du

Canada sont néanmoins d'une grande valeur au point de vue économique.

Sans compter les 15 millions de francs qu'elles ajoutent annuellement au chiffre des exportations de ce pays, elles sont une source presque inépuisable pour ceux qui, habitant les rives des grands lacs et des principales rivières, y cherchent une partie de leur nourriture quotidienne, en même temps que le poisson nécessaire à l'alimentation des marchés intérieurs.

Au Canada, le saumon, ce roi des poissons d'eau douce, dont la chair est si coûteuse en notre pays, s'étale sur l'assiette du pauvre comme sur celle du riche. Les rivières canadiennes en sont pleines, bien qu'elles se soient un peu appauvries par suite d'une pêche irraisonnée et de l'absence, pendant de longues années, de lois protégeant ce poisson. Mais, aujourd'hui, on a remédié à cette situation.

Les pêcheurs canadiens exportent beaucoup de saumon. Presque tout leur saumon frais et saumuré est acheté par les États-Unis. Le saumon conservé en boîtes est envoyé en Angleterre. Il vient pourtant en Europe une quantité de saumon frais qui ne pourra qu'augmenter d'année en année, à mesure que la science trouvera des moyens de transport qui seront plus sûrs et plus économiques.

De toutes les provinces de la Confédération, la Colombie anglaise est la plus célèbre au point de vue de la pêche du saumon. On prend annuellement au Canada une moyenne d'un million de saumons, représentant 15 millions de livres, dont 12 millions sont prises en Colombie.

*
* *

Si le saumon est le roi des poissons d'eau douce, la truite en est incontestablement la reine ; elle abonde au Canada.

Outre le saumon et la truite, on pêche dans les rivières canadiennes et dans ces lacs immenses qu'on a nommé très justement des mers intérieures, l'esturgeon, le brochet, la perche, etc. La pêche sur les grands lacs se fait au moyen de filets solides et avec des bateaux à voiles de 7 à 10 mètres de quille. On se sert parfois aussi de petits bateaux à vapeur appelés remorqueurs « fishing-tugs ». Chacun de ces steamers possède un moulinet destiné à lever les filets, et des réfrigérants alignés sur le pont reçoivent le poisson à mesure qu'il est retiré de l'eau. L'an dernier, les seuls pêcheurs de l'Ontario ont ainsi retiré de l'eau et envoyé aux marchés environ 4 1/2 millions de livres de truites et autres poissons.

* * *

L'histoire de toutes les grandes nations prouve clairement l'importance incalculable que présente pour un pays l'existence de pêcheries aussi riches que celles dont nous venons de parler. Il existe dans les histoires de France, d'Angleterre et de Hollande des exemples frappants des bénéfices immenses que ces nations ont retirés de l'exploitation de leurs pêcheries maritimes.

Étant données les précautions prises depuis quelques années par le Gouvernement pour réglementer la pêche, les pêcheries du Canada peuvent être considérées comme inépuisables. Elles sont encore loin de donner ce qu'elles peuvent produire. Elles sont à même de faire prospérer d'importantes fabriques de cordages, filets, hameçons, lignes, etc., et des établissements de tonnellerie qui, jusqu'à présent, n'existent pas dans le pays.

Le lecteur aura tiré lui-même la conclusion de ces quelques réflexions. C'est que des capitaux engagés dans les pêcheries canadiennes et les industries adjacentes trouveraient une rémunération large et certaine. C'est ce que nous avons voulu indiquer sans pouvoir donner, malheureusement, à l'étude de cette question les développements que comporteraient son importance.

CHAPITRE XIX.

LES FORÊTS CANADIENNES.

Considérations générales. — Leur richesse en bois. — Le commerce du bois. — Un chantier canadien. — Leur richesse en fourrures. — La Compagnie de la baie d'Hudson. — Les bourgeois du Nord-Ouest. — Leurs luttes.

Les forêts du Canada! Ces mots évoquent de merveilleuses réminiscences. Combien en est-il, en effet, parmi nos lecteurs qui n'aient point lu les récits de Fénimore Cooper ou qui n'aient suivi les héros de Gustave Aymard dans leurs aventureuses expéditions? Les légendes des Peaux-Rouges, des Hurons et des Iroquois, les destinées du dernier des Mohicans, les chasses aux buffles, les ruses des Apaches et l'ingénieuse façon dont elles étaient déjouées par les trappeurs, les équipées héroïques de ces sauvages hôtes de la forêt et la prestigieuse poésie du décor, les mystères du *Far West*, enfin : tout cela a fait battre nos cœurs d'enfants avec plus ou moins de violence.

Les personnages fantastiques qui, au dire des romanciers, animaient autrefois les forêts de l'ouest lointain, ont disparu.

Dans les fourrés épais, les trappeurs poursuivent sans courir aucun danger d'attaque leurs chasses aux animaux à fourrures, et les survivants des guerriers sauvages s'en viennent, aux environs des gares du « Canadian-Pacific », vendre des cornes polies ornées de quelques lambeaux de fourrure. Mais, si les habitants n'existent plus, les forêts subsistent. Non plus, certes, telles qu'autrefois. La hache d'une part, le feu de l'autre, ont éclairci plus d'une contrée, pourtant bien belles encore.

La hache a fait son œuvre surtout en certaines parties de la province de Québec et spécialement dans les cantons du nord et de l'est. Le feu a sévi le long de la ligne du chemin de fer du « Canadian-Pacific », qui traverse le continent de l'Atlantique au Pacifique. Il a bien fallu, en certain cas, se frayer un chemin dans les bois par un moyen plus rapide et plus économique que le défrichement. Et il s'est fait, plus souvent encore, que l'incendie n'a point été le fait direct de l'homme. Quand la locomotive jetait sur les bords de la route des morceaux de charbon mécaniquement entraînés par la vapeur, il arrivait, en été, que les herbes sèches s'enflammaient, que la flamme gagnait les arbres et que de grandes étendues de terrains étaient déboisées. Le long de la voie, en certains endroits, s'étendent à perte de vue les cadavres noircis et carbonisés des arbres superbes qui pendant si longtemps et si fièrement dressèrent vers le ciel leurs cimes verdoyantes.

Nous les avons décrits en un autre chapitre de ce récit de voyage.

En maintes parties du pays encore, pourtant, on a la vision des forêts vierges dont nous ont parlé les livres des romanciers. Et ces forêts sont si touffues, le feuillage si épais, que l'horizon de ce côté est borné à la deuxième rangée d'arbres. Il reste

donc encore au Canada de quoi tenter les capitalistes. Et cela nous ramène à nos moutons.

Il est curieux de voir l'importance que le commerce du bois acquiert en plusieurs villes. Le spectacle de la ville basse d'Ottawa et de la ville de Hull, qui lui fait face de l'autre côté de la rivière, est édifiant à cet égard. Ce ne sont, sur les rives, que chantiers immenses de bois façonné ; dans l'eau, que troncs d'arbres attendant leur tour de passer à la scierie. Ces « scieries » appelées dans le pays « moulins à bois », fonctionnent jour et nuit, splendidement éclairées pendant la nuit par la lumière électrique. Les troncs d'arbres, flottés jusqu'à l'usine, sont agrippés par des crochets en fer qui les introduisent dans un engrenage dont ils ne sortent que complètement débités. Nous l'avons dit précédemment déjà, quand nous avons parlé d'Ottawa.

Pendant plusieurs années, il y a eu, dans les provinces de l'est, un gaspillage irréfléchi. L'ignorance de la plupart des colons en matière d'économie forestière, l'incompétence de ceux qui les dirigeaient ont laissé commettre bien des fautes.

Mais il faut considérer que, répandus en trop petit nombre sur une trop grande superficie, ils n'auraient guère pu réglementer cette importante branche de production. Quand la science aura pénétré dans ces régions, il y aura place pour d'importants établissements, dont ceux qui existent déjà peuvent donner une idée.

*
* *

Les meilleures essences de bois existent au Canada. Le cèdre, le pin, les diverses variétés d'épinette, le chêne, le bouleau, le hêtre, le mérisier, l'orme, la pruche, le charme, le

châtaignier, le bois de fer, le saule, le cornouiller, le peuplier y croissent en abondance. Environ trente-cinq genres d'industries ou de métiers tirent des forêts leur matière première. Lors du dernier recensement, la valeur de leurs produits dépassait cinq cents millions de francs.

Les forêts, livrées à l'exploitation par le Gouvernement, sont réparties sur tout le territoire du Canada. Les forêts de la Colombie britannique ont été jusqu'à présent à peine attaquées par les marchands de bois et, dans cette contrée, les arbres atteignent une grosseur phénoménale, due au climat très doux et humide. La forêt s'étend d'un bout à l'autre de cette province. Si l'on s'avance à l'est des Montagnes-Rocheuses vers la province d'Ontario, on trouve, de ci, de là, des terres bien boisées, mais qui ne présentent pas une importance suffisante pour qu'elles soient signalées à l'industrie, pratiquée en vue de l'exportation. Dans les vieilles provinces, les terrains boisés sont situés au nord des lacs Supérieur et Huron, sur les terres de la baie Géorgienne, de la région du Nipissing et du Muskoka, dans les régions traversées par les rivières Ottawa, Saint-Maurice, Saguenay et leurs tributaires, dans les cantons à l'est de Québec, dans les terres au sud du Saint-Laurent jusqu'au golfe y compris Gaspé, dans la contrée située au nord du Saint-Laurent, depuis le Saguenay jusqu'à la Betsiamis et même plus bas, enfin dans cette partie du pays arrosée par les rivières Saint-Jean-Miramichi, Ristigouche et leurs affluents.

Le marchand de bois s'avance de plus en plus, d'année en année, dans les forêts. Tous les tributaires accessibles des rivières Ottawa, Madawaska, Bonnechère, Pétawan, Mississipi et autres ont été exploités depuis longtemps du côté de

l'Ontario, tandis que, du côté de Québec, les exploitants ont à peine atteint la source de ces fleuves, des rivières Rouge, du Lièvre, la Gatineau, etc.

Au nord du lac Temiscamingue et de la rivière Montréal, se trouve la ligne de terre qui divise les eaux coulant vers le Saint-Laurent de celles qui se jettent dans la baie d'Hudson. Il y a de ce côté, et notamment le long des sources de l'Ottowa, de fort beaux pins. Il y aurait donc lieu pour le commerçant d'ouvrir la navigation par le détroit d'Hudson. On peut obtenir là une grande quantité de bois pour l'exportation et on peut aussi alimenter la consommation des pays situés dans les régions déboisées du grand ouest.

* * *

On appelle « limites à bois » des étendues de terrains, cédées par le Gouvernement aux particuliers, avec autorisation de les exploiter. Certains gouvernements, celui de Québec et celui d'Ontario par exemple, n'abandonnent jamais leurs droits de propriété. Les limites à bois varient en grandeur suivant les ressources des locataires; il en est qui contiennent des centaines de milles carrés. Les demandes progressives de bois carré manufacturé ont donné aux limites à bois une énorme valeur partout où le transport est aisé.

Le bail de ces limites est adjugé par encan ou par vente privée, à raison d'une somme déterminée pour un mille carré. Les licences doivent être renouvelées chaque année et, outre le loyer, on paye annuellement un droit fixé à deux piastres (environ 10 francs) par mille. De plus, toute espèce de bois coupé est sujet au payement de droits qui varient avec

les provinces. Ainsi, le chêne et le noyer paient, par pied cube, 15 centimes dans la province d'Ontario, 20 centimes dans la province de Québec.

Dans le Nouveau-Brunswick, les limites à bois rapportent rarement au Gouvernement plus de huit dollars par mille carré et le bois coupé est soumis à des droits assez faibles.

Dans la Nouvelle-Ecosse, il n'est accordé aucune licence et, pour se procurer le droit d'exploiter la forêt, il faut acheter le terrain à la Couronne. Il en est de même dans la Colombie anglaise.

Une rente de cinq dollars par mille carré et une taxe additionnelle de cinq pour cent sur le montant des ventes de tous les produits sont retenues par le Gouvernement fédéral dans les provinces du Manitoba et du Nord-Ouest.

Dans la plupart des provinces, de sévères précautions sont prises pour prévenir le gaspillage de la coupe et les dimensions au-dessous desquelles on ne peut pas couper les arbres sont fixées par des règlements.

Malheureusement, comme nous l'avons dit tout à l'heure, la science forestière a fait défaut à tous ceux qui se sont, jusqu'à présent, livrés à l'exploitation des forêts canadiennes. Il semble que la prodigalité de la nature ait entraîné la prodigalité de l'homme.

Pourtant, en dépit de l'imprévoyance dont ce dernier a fait preuve, les superbes forêts canadiennes sont loin d'être épuisées. D'immenses territoires restent encore à explorer. S'ils ne l'ont pas été, c'est évidemment par suite du manque de voies de communication. Mais peu à peu de nombreux tronçons de chemins de fer s'enfoncent dans les bois, les destinant ainsi à une exploitation prochaine et productive. Et pour ne citer qu'un exemple,

voici que la Compagnie du Canadian-Pacific vient de décréter en principe la continuation de la ligne allant vers le nord, de Montréal au lac Temiscamingue. Cette ligne existe déjà de Montréal à Saint-Jérôme. Les contrées qui seront traversées par cette nouvelle voie sont abondantes en bois de tout premier choix. Il est à présumer que la construction du chemin de fer provoquera, dans les cantons du nord, des entreprises analogues à celles qui furent tentées, il y a quelques années, dans les cantons de l'est et qui furent la source de fortunes prodigieuses. Ces entreprises seront plus fructueuses encore pour les cantons du nord : les terrains boisés sont plus étendus et la qualité des bois est supérieure. Il y aura donc là, d'ici peu, matière à de profitables opérations. Ce seront probablement les Anglais qui, comme toujours, en recueilleront les bénéfices, à moins toutefois que les capitaux belges, faisant violence à leur timidité habituelle, n'y prennent part. Rien ne serait plus facile, le chemin de fer existant, que de trouver au bois résultant de la coupe des débouchés certains, soit dans l'Amérique du Sud, soit en Europe, par la Belgique. Il suffirait que, dans ce pays, s'organisât un syndicat sérieux.

Il fut un temps où le chêne provenant du Canada et des Etats-Unis du Nord s'expédiait en quantité considérable par la voie du Saint-Laurant, vers l'Océan Atlantique. A cette époque, la Belgique était comptée parmi les pays auxquels ce produit d'exportation était destiné. Pourquoi ce temps ne reviendrait-il pas ?

* * *

Pour ne citer qu'un chiffre que nous pouvons préciser concernant la vente des limites dans l'Ontario, en 1892, le

montant total des adjudications, d'après M. Van Bruyssel, représentait une somme de 11,922,250 francs. Par ce chiffre concernant une seule province, et non la plus riche, en bois, on peut juger des revenus que les forêts de la Couronne procurent aux provinces canadiennes.

Le plus souvent, les « limites » sont acquises exclusivement par spéculation et leur acte d'achat circule de mains en mains avant d'être mises en coupe, soit directement par les concessionnaires, soit même par des sous-traitants, ce qui arrive le plus fréquemment, car il est rare que les marchands des villes maritimes du Canada s'occupent de l'exportation.

Quand une localité d'un district forestier est desservie par un chemin de fer, il s'y établit presque assurément une scierie à vapeur, d'où les bois des environs sont expédiés sous forme de madriers, de planches ou de produits secondaires. Mais, le plus fréquemment, les arbres sont coupés en un endroit où ne passe nulle voie ferrée, et la pratique est alors de faire traîner les troncs sur la neige par des chevaux jusqu'à l'endroit où les crues du printemps peuvent être utilisées pour les amener à des rivières navigables.

Les opérations relatives à l'abatage des bois sont fort bien décrites par M. Van Bruyssel, dans le chapitre qu'il consacre à l'exploitation forestière. Nous ne pouvons mieux faire que de lui emprunter les passages suivants de son livre :

« Dès que les bois morts, les broussailles et autres obstacles encombrant le sol dans les forêts se trouvent ensevelis sous la neige, les hommes du chantier mettent leurs raquettes, se rendent à leur poste et choisissent leurs victimes. Bientôt, sur plusieurs kilomètres à la ronde, les échos sont éveillés, dans la sonorité d'une atmosphère glaciale, par les bruits secs des

coups de hache, semblables à une fusillade que dominerait souvent, comme une grosse voix de canon, le fracas de la chute des arbres.

» Ceux que leur essence et leur grandeur ne désignent pas pour l'équarrissement et l'exportation à l'état brut, sont coupés en tronçons répondant aux types de longueur consacrés par l'usage des scieries et du commerce au Canada. Pour s'écarter de ces types et se conformer, par exemple, aux exigences nouvelles d'un marché continental d'Europe, il faudrait donc s'y prendre une saison à l'avance et faire des coupes spéciales.

» Le voyageur désireux de visiter un « chantier » doit faire cette intéressante expédition au cœur de l'hiver, alors que les chemins ont été battus. Son costume : dessous de flanelle, veston et gilet quelconques, culottes larges boutonnées sur la jambe, bas de laine tirés sur une paire de chaussettes de la même matière; mocassins en peau d'orignal ou de carribou, bottes mocassin dites bottes sauvages en cuir de bœuf, ou bottes en caoutchouc fourrées; pelisse ou « capot » au poil tourné en dehors, une ceinture bien sanglée, bonnet de fourrure dit « casque » recouvrant, au besoin, une partie des oreilles.

» On s'installe de préférence dans un traîneau bas ou « carriole » attelé d'un cheval léger et rapide; deux couvertures, soit une peau de buffalo enroulée autour du corps, plus une pelleterie d'ours ou de bœuf musqué, disposée en tablier et assujettie au véhicule par des courroies.

» Parti dans ces conditions sans oublier des gants chauds, l'on est — suivant une expression du terroir — très bien gardé. Nulle crainte du froid qui fait crier la neige sous les patins de la voiture

» Au chantier, se trouvent la demeure des bûcherons, une écurie avec fenil pour les chevaux, des magasins, constructions massives en troncs d'arbres ou « log houses » de grandes dimensions. Au centre de l'habitation, une longue table flanquée de bancs, le tout façonné à coups de hache. Contre chaque paroi latérale, un rang de deux couchettes superposées, aménagées dans des conditions dont la rusticité est loin d'exclure un certain confort, grâce surtout à une épaisse couche des branchelettes aromatisées du sapin. Celle-ci est, avec une couverture, toute la literie du bûcheron, qui, dormant paisiblement dans une atmosphère surchauffée par d'immenses poêles, semble emmagasiner du calorique pour le restant de ses jours.

» Notre voyageur n'aura point souffert du froid en traversant la forêt, où le vent est coupé par le feuillage épais des arbres conifères. Il arrive devant le chantier, la barbe emprisonnée dans un glaçon. Il « débarque », fait soigner le cheval, se débarrasse des « frimas » en plongeant la figure dans l'eau. Puis il prend place à la table hospitalière du « chantier ». L'ordinaire n'y est pas à dédaigner ; souvent, des viandes de boucherie ou venaison qui, tout naturellement, se conservent durant l'hiver ; toujours du porc salé, aussi gras que possible, étuvé avec des fèves : c'est le « porc and beans, » cher aux Américains ; des soupes aux pois, du pain excellent, du beurre, du sucre, du sirop d'érable, le tout à discrétion. N'oublions pas, d'ailleurs, d'adresser aux maîtres-coq de chantier les éloges que notre reconnaissance doit à leurs talents incontestables dans un genre assez particulier de cuisine. En somme, la pension de ses employés, dont le breuvage usuel est le thé, ne laisse pas de constituer une dépense considérable pour le patron.

» Au contact d'une nature âpre, dans la solitude immense des forêts septentrionales, les liens de solidarité semblent se resserrer entre tous ces hommes, peinant et hivernant ensemble. Autour du foyer, le soir, dans la fumée épaisse des pipes, les conversations animées ne sont interrompues que pour chanter des airs de la vieille France, racler un violon ou écouter un conteur inspiré des « sauvages ».

La phase la plus dure de cette existence se présente au printemps, à l'occasion du flottage des bois abattus durant la saison. Réveillée par les ardeurs d'un soleil clair, la nature semble violenter son enveloppe de glace, qui se déchire comme sous l'effort de forces mystérieuses. L'air se remplit des rumeurs de la débâcle, tandis que des torrents de neige fondue se précipitent des hauteurs, envahissent la plaine submergée, s'engouffrent dans les ravins. Sur les cours d'eau coulant à pleins bords, les troncs d'arbres, abandonnés à l'impétuosité des courants, sont balayés en tournoyant parmi les banquises amoncelées. Bientôt, dans la gorge resserrée de quelque rapide, se forment des barrages, des digues contre lesquelles s'élèvent les vagues écumeuses. Alors, armé d'une longue gaffe, le Canadien s'élance; il court sur les bois flottants, saute de l'un à l'autre, atteint la clef de l'obstacle, y fait une ouverture qui s'agrandit brusquement sous la poussée énorme des flots. Parfois, l'intrépide travailleur n'a pas le temps de se mettre en lieu sûr; en dépit de son expérience, de son agilité, il est entraîné dans la tourmente, debout sur une épave d'où la moindre défaillance peut le précipiter.

Le métier consistant à diriger les troncs d'arbres dans leur voyage mouvementé jusqu'aux rivières navigables est à ranger parmi les plus dangereux.

Quand il s'agit de franchir une cartaracte, où les bois seraient déchirés, sinon fracassés sur les rocs, on les fait glisser sur un plan incliné, vaste charpente avec revêtement en madriers dit « timber-slide », que le Gouvernement construit partout où la nécessité en est démontrée.

Afin de soustraire les bois à l'action d'un courant qui les écarterait de leur destination, l'usage est d'établir des « booms » ou barrages flottants composés de grosses poutres enchaînées les unes aux autres. Là circulent, comme des sentinelles, les bûcherons armés de longues piques pour repousser l'assaut des troncs d'arbres et les remettre dans la bonne voie. La situation peut être telle que la rupture d'un « boom » entraîne des pertes considérables pour l'exploitant. Aussi ses inquiétudes sont-elles vives pendant tout le temps que durent les plus grandes crues.

Les arbres, en rangs pressés, parqués parmi les « booms », reposent enfin dans l'eau calme de quelque port de refuge, — une anse protectrice à côté des scieries. Sur les rivières donnant accès à des « limites » différentes, la distinction entre les bois provenant de l'une ou de l'autre est rendue possible par l'existence de marques connues, incisées sur chaque tronc. Après les triages, s'opère, sous le contrôle d'un inspecteur officiel dit « cupervisor of cullers », un classement par qualités; dans le cas des bois ronds, il se fait après que ceux-ci ont été débités.

L'exploitant, qui est rarement capitaliste, a dû emprunter en banque les sommes considérables avancées durant la période d'activité des « chantiers »; il lui faut donc liquider sa situation immédiatement après le flottage et, au besoin, les opérations dans les scieries. C'est ici qu'intervient l'exportateur, lequel

dispose de ressources plus considérables et d'appuis financiers dans le Royaume-Uni. Il prend livraison de toute la coupe qui, le plus souvent, n'a été faite qu'en vertu de contrats préalables entre les parties. Ces contrats, le négociant en a mesuré l'importance suivant les apparences du marché anglais et les ordres à terme qu'il a pu y recueillir; son commerce ne laisse donc pas d'avoir un caractère de spéculation qu'accroissent encore les incertitudes entourant le taux des frets maritimes.

La Grande-Bretagne, seule parmi les pays d'Europe, est aujourd'hui intéressée dans le commerce des bois au Canada. Nous constations plus haut qu'autrefois la métropole délaissait elle-même au profit de la Scandinavie les richesses forestières de ses possessions d'Amérique. Pour la décider à faire acte d'initiative en ce qui les concerne, il a fallu le blocus continental. Cependant, les relations créées sous l'influence de celui-ci ont continué après son retrait. Ce fait donnerait à croire que, dans le commerce des bois, la libre concurrence du nord de l'Europe n'est point fatale au nord de l'Amérique. L'Angleterre n'a pas coutume d'être dans une situation désavantageuse en matière de transports maritimes. Les frets de la Baltique ne seraient pas plus élevés sur Londres qu'à destination d'Anvers ou du Havre. Prétendrait-on, dès lors, que, si la Scandinavie pouvait réellement fournir des qualités similaires à meilleur compte que le Canada, ce dernier conserverait une part importante de la clientèle anglaise?

Faudrait-il plutôt conclure que les bois du Canada sont à la fois plus chers et de meilleure qualité? Ce serait admissible dans le cas du pin; toutefois, il y a les épinettes, blanche et rouge, se répartissant d'ailleurs sous quatre numéros de clas-

sement. Reste à savoir si le Royaume-Uni aurait réellement le monopole de l'emploi des bons bois.

N'en croyons rien. La Belgique, comme la France, sont des marchés à conquérir pour les bois canadiens. Les difficultés qui seraient à écarter au préalable nous apparaissent clairement, savoir :

1° L'organisation du commerce des bois au Canada ne comprend que des rouages dont le pouvoir moteur se trouve en Angleterre;

2° Les unités de mesure, les modes de mesurage et la manière de débiter les bois, au Canada, se concilient mal avec les usages du commerce, de la construction, de l'industrie dans les pays de l'Europe continentale;

3° Il y a défaut d'entente en ce qui concerne le lieu et les conditions de livraison.

Pour faire disparaître ces obstacles, il n'y aurait que deux partis à prendre. Le plus radical serait de se substituer à l'exportateur en créant sur place un comptoir d'achat. Celui-ci entrerait directement en rapports avec l'exploitant, en lui prescrivant des coupes avantageuses pour la vente sur nos marchés. Il pourrait être nécessaire aussi de faire apporter au matériel des scieries de légères modifications permettant d'y débiter le bois selon le système métrique. La livraison opérée dès lors sur place n'entraînerait plus aucune complication.

La seconde combinaison serait plutôt à recommander si elle est, en effet, réalisable dans des conditions qui satisfassent aux exigences de la situation. Il sagirait de profiter de l'initiative dont feraient preuve certains négociants anglo-canadiens qui, exceptionnellement, se sont attachés à conclure des opérations en Belgique et en France. Qu'un groupe se forme dans ces pays

afin de répondre pratiquement à de telles ouvertures : il lui faut d'abord faire examiner les bois canadiens sur pied ; constater si, débités au gré des acheteurs dans l'Europe continentale, ces bois peuvent, en principe, y rivaliser avec les bois du Nord ; agir suivant les conclusions de cette enquête qui, à l'égard de certaines essences, ne manqueraient pas d'être affirmatives ; dès lors, faire contrat en temps utile et pour les frets et pour les bois, les quantités étant suffisantes pour occuper spécialement un « chantier » et une scierie. Un agent réceptionnaire particulier pourrait contrôler le classement des bois par qualités, nos 1, 2, 3 et 4, sous la surveillance d'un inspecteur officiel, le « supervisor of cullers », dont les décisions, sans appel au Canada et spontanément acceptées en Angleterre, devraient être accueillies au même titre chez nous.

Faire marché pour des bois encore sur pied, c'est spéculer sur leur valeur marchande au moment où ils pourront être livrés, les cours étant sujets, dans l'intervalle, à de grandes fluctuations. Mais, en traitant avec l'exportateur canadien, nos compatriotes pourraient tenir compte du fait qu'ils ne se laissent pas rebuter par ce côté aléatoire de l'opération.

La plupart des entreprises industrielles sont d'ailleurs entourées des mêmes incertitudes, surtout dans l'hypothèse où la fabrication se poursuit en l'absence de commandes, pour la formation d'un stock.

Tels sont les excellents conseils que donne M. Van Bruyssel, notre ancien consul général à Ottawa, et que nous donnons après lui.

*
* *

Mais les arbres ne sont pas l'unique source de richesse des

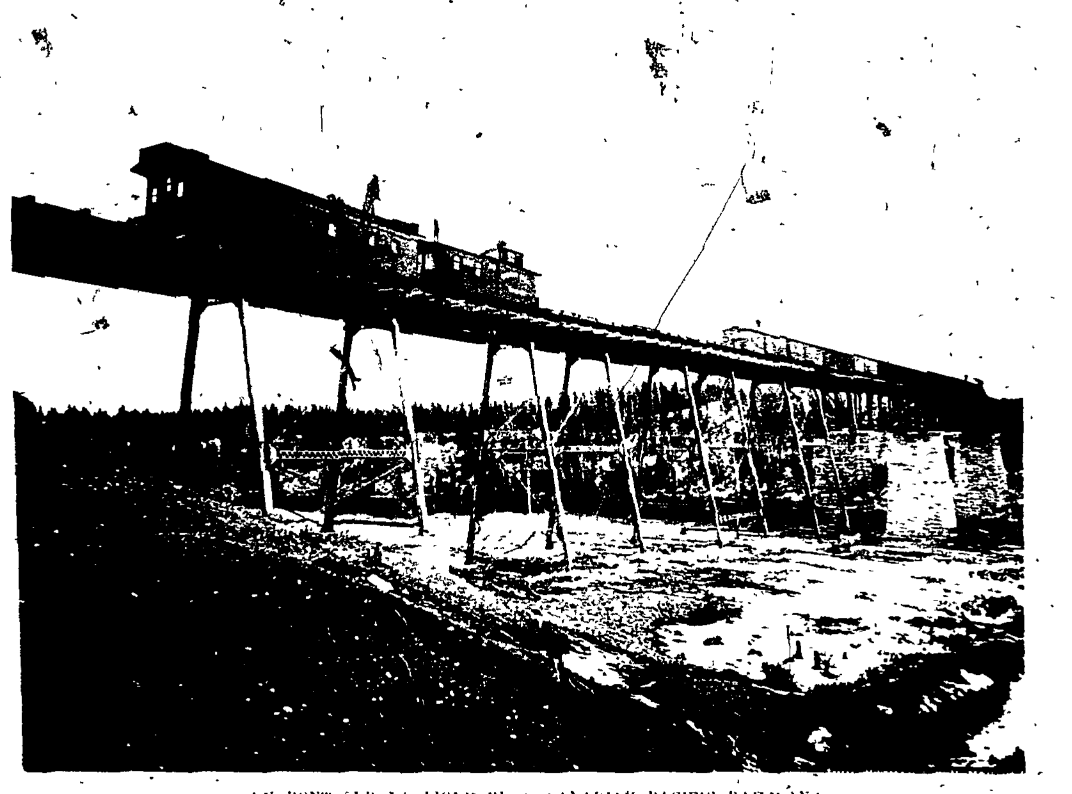
forêts canadiennes. De nombreuses compagnies se sont formées pour organiser la chasse des animaux à fourrures. Je l'ai brièvement rappelé au cours d'un des chapitres précédents, le trafic des peaux fut le mobile le plus puissant de l'établissement de la Nouvelle-France. On connaît assez généralement l'histoire de la puissante Compagnie de la baie d'Hudson, encore actuellement le principal fournisseur de la grande foire aux fourrures qui se tient chaque année à Londres. On connaît moins celle de sa rivale : la Compagnie du Nord-Ouest. Nous allons nous y arrêter un instant.

Vers 1780, les trappeurs canadiens constituèrent sous le nom de « Compagnie du Nord-Ouest » une association qu'ils crurent assez puissante pour braver toute compétition.

La compagnie fut divisée en seize actions ou parts, sans mise de capital, chaque actionnaire devant, au lieu d'argent, fournir une certaine proportion des articles nécessaires à la traite, et partager les profits lors de la rentrée des pelleteries.

Dès le début, la direction générale s'assura les services d'un jeune homme à l'esprit inquiet et aventureux, nature énergique, tempérament vigoureux, volonté de fer, un de ces hommes, dit M. Masson, qui sont taillés pour la lutte et les grandes entreprises. C'était M. Alexandre Mackenzie. Lui-même, placé à la tête de l'entreprise, avait sous ses ordres des hommes de trempe spéciale. Les « voyageurs », c'est ainsi qu'on les appelait, étaient vifs, intelligents, adroits, insouciants, peu scrupuleux, sobres lorsqu'il le fallait, mais parfois aussi gourmands à dévorer une ration de huit livres de viande.

Il fallait bien tout ce courage pour permettre à la Compagnie du Nord-Ouest de lutter contre sa puissante rivale, la Compagnie de la baie d'Hudson, qui, par ses forts sur la baie, se



UN PONT SUR LA LIGNE DU « CANADIAN PACIFIC RAILWAY ».

trouvait être à proximité de ses sources d'approvisionnement et dont un court voyage de trois mois transportait les agents dans le cœur même du pays qu'il fallait exploiter. Quelques postes sur la baie, deux à trois cents hommes pour les garder et surveiller les sauvages, deux ou trois navires pour le transport des marchandises et des pelleteries, telle était toute l'organisation requise.

Il en était tout autrement des Français, obligés de se diviser et subdiviser sur toute l'étendue du territoire et ayant à leur solde une armée de 2,000 à 3,000 engagés de tous rangs : commis chargés de la surveillance et de la conduite de leurs postes devenant tous les ans plus nombreux ; interprètes, voyageurs pour hâter le transport des marchandises et pelleteries à travers les marais, les rapides, etc. ; chasseurs attachés aux diverses expéditions de traite, etc.

Les « Français » de la Compagnie du Nord-Ouest avaient à lutter contre des privations, des misères et des difficultés qu'on aurait crues insurmontables pour pénétrer dans l'intérieur et leurs marchandises y entraient en compétition avec celles des « Anglais » de la Compagnie de la baie d'Hudson dans des conditions tout à fait défavorables.

*
* *

Outre ces désavantages naturels, les bourgeois du nord-ouest furent en butte à d'interminables tracasseries de la part de plusieurs gouverneurs et, surtout, de lord Selkirk. La lutte fut longue et terrible. Leurs postes furent pillés et dévastés et leurs exportations considérablement réduites. Mais ces pertes étaient compensées en grande partie par les hauts prix

obtenus en Angleterre pour les pelleteteries et les bourgeois avaient décidé, en 1820, de renouveler pour dix années additionnelles l'acte d'association qui aurait, autrement, pris fin en novembre 1822, quand ils furent trahis par quelques dissidents qui pactisèrent avec la Compagnie de la baie d'Hudson et formèrent, avec cette dernière, une union pour l'exploitation de la traite des territoires du nord-ouest pendant vingt et un ans.

« La Compagnie du Nord-Ouest avait cessé d'exister ! » s'écrie douloureusement M. Masson, dans son bel ouvrage que j'ai déjà cité antérieurement. Le trafic de l'ouest, que les bourgeois avaient, au prix de tant de sacrifices, attiré vers le Canada, reprit la route de la baie d'Hudson.

CHAPITRE XX.

LE CANADA INDUSTRIEL.

La côte de l'océan Atlantique en Amérique. — Les raisons de sa suprématie sur la côte de l'océan Pacifique. — Le territoire canadien, son importance, son avenir. — Les chemins de fer canadiens, leur histoire. — Le « Canadian Pacific railway ». — Les fleuves et lacs du Canada. — L'industrie canadienne. — Les effets du bill Mac Kinley au Canada et la politique douanière actuelle du pays. — Annexes (poids, mesures, monnaies).

De tout temps apparut le contraste entre l'Amérique germanique et l'Amérique latine. Dès le XVIIe siècle, la première, bien que très modestement, entra dans le commerce européen ; la dernière était restée absolument fermée au reste du monde, depuis le temps où les Espagnols et les Portugais en avaient pris possession ; le commerce avec l'Amérique était le monopole de Lisbonne et de Séville. Nul pavillon étranger ne pouvait pénétrer dans les ports hispano-américains ; nul étranger ne pouvait fouler le sol de l'Amérique espagnole. Il y a plus : pour qu'Alexandre de Humboldt, au commencement de ce siècle, pût faire son célèbre voyage scientifique, il ne fallut rien

moins qu'une lettre autographe du roi de Prusse au roi d'Espagne, qui seul, pouvait accorder cette faveur inouïe.

On s'explique, à coup sûr, qu'en de pareilles circonstances Humboldt ait été le Colomb scientifique de l'Amérique. Entre autres observations, il fit remarquer le premier la structure toute particulière de ce continent allongé, dont l'épine dorsale, la chaîne la plus longue de la terre, les 14,000 kilomètres des Cordillères, de la Terre de Feu jusqu'aux glaciers du nord-ouest du Canada, surgit si escarpée de l'océan Pacifique, que, sur toute la longueur du continent, cette mer ne reçoit aucun fleuve navigable.

En revanche, les pentes orientales des gigantesques Cordillères absorbent les masses humides qu'apportent surtout les vents alizés et deviennent ainsi les réservoirs des fleuves géants de l'Amérique. Les bassins du Saint-Laurent, du Mississipi, de l'Orénoque, de l'Amazone et de la Plata embrassent les quatre cinquièmes de la superficie totale de l'Amérique et rattachent commercialement à l'océan Atlantique jusqu'aux hautes vallées des Cordillères. Cette disposition naturelle explique le développement de tous les grands marchés du commerce américain sur la côte atlantique tournée vers l'Europe. Des villes comme Montréal, Boston, New-York, Baltimore, la Nouvelle-Orléans, la Vera-Cruz, Para, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres n'ont que peu de rivales sur la côte occidentale de ce continent, que sa situation éloigne du monde et qu'une chaîne colossale sépare de la côte orientale.

La suprématie est sans doute à jamais assurée à la côte orientale, par sa configuration naturelle et son régime fluvial, dont nous venons de parler, par le voisinage de l'Europe, que l'on peut aujourd'hui atteindre en moins de six jours de plu-

sieurs points de l'Atlantique, enfin par le remarquable développement des côtes, dont le point le plus brillant se trouve dans cette mer des Indes orientales, si belle et si favorablement située pour le commerce international. Là se trouve aussi ce célèbre isthme de Panama, où la chaîne des Cordillères, dont la hauteur atteint ailleurs 7,000 mètres et la largeur parfois plusieurs milliers de kilomètres, s'abaisse jusqu'à 100 mètres de hauteur et se resserre jusqu'à 40 kilomètres de largeur. Il n'est pas improbable que notre siècle voie encore le canal déjà projeté par Cortez réunir les deux océans. Mais ce canal favorisera en première ligne les intérêts de l'océan Atlantique et particulièrement de la côte est d'Amérique, dont il rapprochera commercialement beaucoup plus les ports situés sur l'océan Pacifique, que ne peuvent le faire les chemins de fer interocéaniques.

Mais, en dehors de l'archipel des Indes occidentales, toute la côte atlantique de l'Amérique se découpe en des centaines de golfes, de baies et d'estuaires, qui semblent tout à fait destinés à refléter dans leurs flots, au lieu des forêts vierges, de grands marchés commerciaux.

Pour comprendre de quel grandiose et surtout de quel rapide développement est susceptible le territoire peu peuplé de l'Amérique, que notre siècle a vu pour la première fois prendre une place indépendante sur le terrain de la concurrence internationale, il faut considérer non seulement l'essor inouï qui a fait de l'Amérique la seconde puissance commerciale du monde, mais encore le très récent développement de la République Argentine.

Cet exemple nous apprend, avec toute la rigueur des vérités historiques, que tout développement en Amérique dépend de

l'émigration et, qui plus est, de celle d'une race énergique et agricole.

Toutes les magnificences que les Espagnols avaient édifiées sur leur épée : leurs mines, jadis célèbres dans l'univers entier, leurs plantations, leurs monopoles commerciaux et leurs droits régaliens, ont à moitié ou totalement disparu ; sur ce sol, le plus riche de la terre, beaucoup de leurs descendants vivent en mendiants dans de misérables huttes, tandis que les pauvres laboureurs de race germanique ont édifié la gigantesque Union et y ont créé une prospérité comme le monde n'en a jamais vu de pareille.

Partout l'agriculteur a battu le chercheur d'or.

Cette immigration, l'avenir de l'Amérique, vient de l'est. Les ports de l'Atlantique accueillent ceux qui cherchent une nouvelle patrie, les répandent sur ces territoires immenses, et deviennent ainsi les foyers naturels de la colonisation, qui, de là, projette toujours plus loin sur l'ouest les rayons bénis de sa lumière et de sa chaleur.

D'autre part, cette grandiose migration des peuples au delà de l'Atlantique a exercé une influence imprévue sur le domaine de la science et l'a incitée à des créations merveilleuses qui, visant toute l'accélération d'une circulation colossale entre deux puissants continents, ont provoqué une révolution complète du matériel maritime tout entier.

*
* *

C'est un territoire d'une énorme étendue, que la puissante couronne de la Grande-Bretagne a su, sous la fière dénomination de « Dominion of Canada », acquérir et unifier politique-

ment en utilisant les circonstances avec non moins de persévérance que d'habileté.

Embrassant tout le nord du continent américain, s'appuyant à deux océans, traversé dans le sud par la splendide voie commerciale que forme le cours majestueux du Saint-Laurent prolongé par cinq lacs immenses, cet empire, qui dépasse en étendue le continent européen, se présente dans les conditions les plus brillantes.

A l'heure actuelle déjà, la puissance canadienne a atteint un rang élevé en ce qui touche les tendances civilisatrices et est le centre puissant d'où une vie nouvelle et fécondante se déverse sur les solitudes sans fin des territoires occidentaux de l'empire canadien.

Le puissant Saint-Laurent, ses larges affluents et les canaux navigables établis à grands frais constituent des artères commerciales de premier ordre, reliant à l'océan Atlantique le fertile et pittoresque pays des mille lacs. D'autre part, un réseau grandiose de voies ferrées, partant d'Halifax et coupant obliquement tout l'empire jusqu'à l'océan Pacifique, dessert les lieux de production les plus importants, qu'il rattache commercialement aux pays voisins, situés au sud de l'Union américaine du Nord.

D'immenses trésors sont encore à exploiter dans ce sol vierge.

L'empire canadien embrasse 8,300,000 kilomètres carrés et renferme plus de 6 millions d'habitants.

Trois faits, selon nous, ont, pendant de longues années, empêché le Canada de se développer avec la même intensité que les Etats-Unis :

L'absence d'une population suffisante pour mettre en valeur les richesses du sous-sol;

La légende du froid, que nous nous sommes efforcés de détruire en d'autres endroits de cet ouvrage;

Enfin une troisième cause qui peut-être a empêché le Canada de se développer aussi rapidement qu'il l'aurait dû, a été, pendant longtemps, l'absence de chemins de fer suffisants dans le pays.

Car, bien évidemment, s'il est avantageux de posséder des trésors, il importe encore de pouvoir les transporter là où on les demande, là où ils peuvent être utilisés. Il fallait donc au Canada des chemins de fer qui transportassent les produits agricoles ou minéraux du sol, qui reliassent entre elles les diverses provinces de la confédération.

Les États-Unis ont été plus vite armés sous ce rapport. De là étaient nés rapidement un mouvement industriel, une production — on pourrait dire une surproduction énorme et quasi effrayante pour l'Europe — qui attiraient là-bas les hommes des pays usés et qui, en un certain moment, ont attiré même des hommes d'un pays tout neuf, des Canadiens de l'Ontario et de la province de Québec, qui s'en sont allés en Amérique parce que la frontière était près, plus accessible pour eux que les autres provinces de leur pays, et qu'on y pouvait gagner beaucoup d'argent en s'employant dans l'industrie.

Aujourd'hui déjà que l'industrie commence à s'implanter au Canada, — que les communications entre les diverses provinces sont établies, — ces émigrés canadiens reviennent dans leur pays et je ne doute point que bientôt le courant d'émigration qui pousse vers l'Amérique du Nord et vers l'Amérique du Sud les Européens qui se sentent à l'étroit dans leur patrie ne s'oriente vers le Canada.

Cette renaissance industrielle, qui date de quelques années à peine, est due, évidemment, aux grands chemins de fer canadiens.

Il existe, au Canada, de nombreuses lignes de chemins de fer, dont deux ou trois sont fort importantes et qui, toutes, peuvent revendiquer avec quelque droit une part dans cette prospérité qui commence.

Mais, on ne saurait le méconnaître sans injustice, la plus grande part revient incontestablement à la Compagnie du Canadian Pacifique. C'est elle, en effet, qui a des ramifications partout, qui va jusqu'au bout du Canada en traversant toutes les provinces, alors qu'aucune des autres lignes ne dépasse Winnipeg, qui donne un prodigieux essor à l'industrie agricole du Manitoba et qui, reliant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, raccourcissant de plusieurs centaines de kilomètres la route entre l'Europe, le Japon et la Chine, devant infailliblement, par ce fait, accaparer le trafic intercontinental qui se faisait en partie par les États-Unis, doit devenir pour le pays qu'elle traverse une source de profits considérables.

Aussi, depuis qu'elle est terminée, des villages et des villes ont surgi de terre, le long de la voie. D'autres localités qui existaient, se sont développées et certaines d'entre elles sont destinées à un très grand avenir.

*
* *

Le premier chemin de fer canadien fut inauguré en 1836. Il avait 16 milles de longueur.

Le développement des voies ferrées au Canada fut cependant à peu près nul jusqu'en 1850, où l'on comptait seulement 71 milles de chemin de fer en exploitation.

Mais, depuis ce temps-là, il y a eu progrès ferme et constant dans la construction de ces grandes artères de communication. En 1860, on comptait dans le pays 2,087 milles de voies ferrées; en 1870, 2,497 milles; en 1880, 6,897 milles, et en 1892, 15,000 milles.

Sur cette étendue collective, le gouvernement a la propriété et le contrôle administratif de 1,400 milles de chemin de fer.

A compter de 1867, date de la proclamation de la Confédération canadienne, jusqu'à aujourd'hui, le réseau s'est agrandi de près de 15,000 milles, fait sans précédent dans les annales d'une population de moins de 6 millions d'habitants.

Le Canada se trouve posséder actuellement un mille de voie ferrée par 370 habitants. Depuis 1867, le trésor fédéral n'a pas versé moins de 139,745,691 dollars au crédit des différentes compagnies de chemins de fer; cette somme représente une portion considérable de la dette publique; la dépense, quoique tout à fait profitable au pays en général, ne donne pas cependant de revenu immédiat au gouvernement.

Les gouvernements des provinces sont aussi venus en aide à ces chemins de fer et leur contribution collective s'élève à 23,048,685 dollars; les municipalités ont souscrit pour la même fin une somme de 13,709,634 dollars.

Nous arrivons donc à un total de 178,504;010 dollars.

Outre ces secours en argent, le gouvernement fédéral a subventionné les chemins de fer, principalement ceux du centre du pays et de la région des prairies, au moyen d'octrois de terres : il leur a donné 50 millions d'acres. Si ces terres se vendent au minimum de leur valeur, 2 dollars l'acre, elles représenteront une somme de 100 millions de dollars; mais, si on les concède au prix actuel du marché, c'est-à-dire à

3.50 dollars l'acre, prix auquel elles sont cotées depuis trois ans, elles rapporteront infailliblement 175 millions de dollars.

* * *

Nous le disions plus haut, parmi les Compagnies de chemins de fer qui tiennent la première place au Canada : le chemin de fer intercolonial, la Compagnie du Grand-Tronc, la Compagnie du Canadian Pacific railway, c'est évidemment cette dernière dont l'entreprise a le plus passionné l'opinion publique, et, comme telle, elle a droit à une attention spéciale de notre part.

Dès le début, le gouvernement assista généreusement l'entreprise, non seulement pour favoriser le Canada, mais aussi pour assurer une communication plus prompte entre les diverses parties de l'empire britannique, situées aux endroits les plus opposés du globe.

Les faveurs accordées par l'Angleterre pour assurer l'achèvement de cette grande œuvre consistaient : 1° en un subside de 25 millions de dollars; 2° 712 milles anglais de chemins de fer construits auparavant par le gouvernement et ayant coûté 35 millions de dollars; 3° 25 millions d'acres de terres. Les autres emprunts et avances étaient remboursés, tandis que la garantie de 3 p. c. de dividende sur le capital-actions était continuée jusqu'en 1893.

En dehors de ces dons consistant en argent, en terres et en chemins de fer achevés, la Compagnie a bénéficié d'autres avantages appréciables.

Toutes les terres employées pour la construction des chemins, des stations, des chantiers et des quais dans les gares extrêmes ont été des dons qui n'étaient grevés d'aucune charge,

tandis que le gouvernement libérait du droit d'entrée tous les rails, bois et autres matériaux importés pour la construction du chemin de fer et des lignes de télégraphe. On donna encore à la Compagnie du Canadian Pacific railway un monopole pour une durée de vingt ans pour le territoire situé entre ses lignes et les frontières des États-Unis, en défendant à d'autres compagnies la création de lignes, excepté celles qui seraient construites dans la direction du sud-ouest, celles-ci même ne pouvant s'approcher de la frontière à une distance de 15 milles anglais. Les propriétés de la compagnie, de n'importe quelle nature, ainsi que son capital sont exempts de tout impôt national ou local, et cette exemption est étendue jusqu'à la concession de terres pour une durée de vingt ans, à moins que les terres ne soient vendues ou occupées plus tôt. La compagnie a le droit d'enlever des terres publiques la pierre, le bois et les autres matériaux qu'elle désire employer pour la construction des bâtisses qui lui sont nécessaires. Elle est autorisée à établir des péages directs de concert avec le gouvernement, et le gouvernement n'a pas le droit de réduire ces péages à un taux qui ne laisserait plus à la compagnie un bénéfice d'au moins 10 p. c.

La concession de tels privilèges est inusitée, mais elle était nécessaire pour faire entreprendre cette œuvre à une époque où le projet de construction d'un chemin de fer sur les chaînes de montagnes si difficiles de la Colombie britannique paraissait chimérique.

Quelques brèves considérations montreront l'importance que devait attacher l'Angleterre à la construction de la ligne du Canadian Pacific railway.

Il y a cinquante ans, la situation géographique de ces îles

était des plus fortes. Les Anglais étaient les maîtres sur l'océan Atlantique et possédaient les seules routes allant de l'est et de l'ouest de l'Europe vers les Indes, la Chine et l'océan Pacifique.

Il y a vingt-cinq ans, cette situation prépondérante fut ébranlée par l'ouverture du canal de Suez.

Quand M. de Lesseps et ses collègues entreprirent de réunir la mer Méditerranée à la mer Rouge, on trouva l'idée ridicule et le projet irréalisable.

Il est pourtant réalisé aujourd'hui! En 1869, le canal de Suez était ouvert à la navigation. Pendant le premier exercice complet, qui fut celui de 1871, le trafic par cette seule voie se chiffrait par 761,000 tonnes.

Au bout de dix ans, en 1881, ce trafic se montait à 4,344,519 tonnes et les recettes à 1,671,636 livres sterling par an. En 1884, ces chiffres s'étaient élevés à 8,319,967 tonnes et à 2,576,083 livres sterling. Et depuis lors, de combien n'a-t-on pas encore progressé!

Ces résultats convainquent d'erreur et de courte vue ceux qui, à une certaine époque, ont voulu dénigrer cette entreprise, et l'on peut croire à bon droit que les antagonistes de la nouvelle ligne utilisant le Canadian Pacific auront tout aussi tort que leurs prédécesseurs.

L'existence au Canada de ce grand chemin de fer, reliant les deux océans, a rendu possible l'établissement d'une route sur laquelle nous attirons l'attention sérieuse de tous les commerçants.

Cette ligne sera complémentaire et non rivale d'autres lignes. Pour la première fois, les steamers anglais feront le service régulier entre le Canada, l'Australie et la Chine sur l'océan

Pacifique. Il n'y aura de concurrence qu'avec la ligne de San Francisco. Cette concurrence ne peut que se terminer à l'avantage de la ligne anglo-canadienne, qui raccourcira de douze cents kilomètres le chemin entre l'Europe, la Chine et le Japon.

Il sera, en effet, possible d'aller au Japon *via* la Chine en vingt-deux jours, tandis que le passage le plus rapide *via* Suez prend au moins quinze à vingt jours de plus.

Un autre avantage, appréciable au point de vue de l'agrément du voyage, est que la route se décompose en trois tronçons : 3,000 milles (le mille vaut environ 1,600 mètres) sur l'océan Atlantique, 3,500 milles à travers le continent canadien et 4,500 milles sur l'océan Pacifique, lequel présente une variété d'aspects et de paysages qu'on ne peut retrouver dans aucun autre voyage sous une latitude méridionale.

La monotonie d'une longue traversée est interrompue par un voyage en chemin de fer qui permet de voir quantité de choses intéressantes concernant la civilisation et les mœurs en vigueur sur le nouveau continent.

Enfin, la santé des voyageurs est parfaitement sauvegardée, puisque le voyage entier est effectué sous les mêmes degrés de latitude; on évite ainsi les changements de température si brusques que l'on subit en faisant le voyage par le canal de Suez.

Le but principal de la création de la route, cependant, est le trajet direct entre l'Europe, par l'Angleterre, d'une part, et l'Australie, la Chine et le Japon, d'autre part. Les voyages par mer sont directs ; les passagers ne doivent pas faire de longues traversées le long des côtes. Déjà à présent, on traverse l'Atlantique en cinq jours. Il ne faut pas beaucoup plus de temps pour traverser le Canada. Et comme les steamers sont tout

proches des gares de chemin de fer, en dix jours environ on peut franchir l'énorme distance qui sépare l'Angleterre de Vancouver.

*
* *

L'admirable réseau des chemins de fer canadiens complète le plus admirable système de voies naturelles, fleuves et lacs, réunis par des canaux, que l'on puisse voir.

Les grands lacs, au nombre de cinq et remarquables par leur étendue, forment un système complet de navigation depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à l'océan Atlantique, sur une distance de 2,384 milles. Le lac Supérieur communique avec le lac Huron par la rivière Sainte-Marie et le canal du Sault-Sainte-Marie. Le lac Huron se jette dans le lac Sainte-Claire par la rivière Sainte-Claire, et le lac Sainte-Claire dans le lac Erié par la rivière Détroit. Le lac Erié se jette dans le lac Ontario par la rivière Niagara, à 14 milles de l'embouchure de laquelle se trouvent les chutes renommées du Niagara, qui ont 160 pieds de hauteur. Ces deux lacs sont joints entre eux pour les besoins de la navigation par le canal Welland. Le fleuve Saint-Laurent forme le débouché de ce système.

*
* *

L'industrie métallurgique, grâce aux immenses richesses minérales du pays, commence à prendre un certain développement. C'est la province d'Ontario, qui peut facilement recevoir des États-Unis et de la province de Québec de la houille et du fer, qui renferme les hauts fourneaux et les ateliers les plus actifs; on y fabrique surtout des machines et outils,

principalement des instruments aratoires et du matériel pour chemins de fer.

La sidérurgie est une des plus anciennes industries du Canada. En 1896, la production des hauts fourneaux de *New Glasgow* et de *Londonderry* (Nouvelle-Écosse), des *Randnor Forges* (province de Québec) et de *Hamilton* (Ontario) a été de 61,839 tonnes de fer en gueuses, de 12,964 tonnes d'acier, de 1,243 tonnes de fer forgé et de 4,575 tonnes de barres puddlées. Pour cette production, on a utilisé 82,705 tonnes de minerai, 114,554 tonnes de charbon, 46,219 tonnes de coke, 557,400 boisseaux de charbon de bois et 34,946 tonnes de castine, venant du pays même. Le reste des matériaux nécessaires a été pris aux États-Unis et en Espagne. La *Londonderry Iron Company* et le *Canada furnace de Randnor* ont employé exclusivement du matériel canadien.

Les fourneaux de *Randnor* sont parmi les plus anciens. La mine où ils se fournissent n'est point banale. C'est le fond d'un lac, formé par le dépôt des nombreuses sources qui l'alimentent et qui lui arrivent portant en suspension le fer qu'elles sont allées emprunter aux roches ferrugineuses des terrains d'où elles sortent. Cette mine, d'une exploitation bien facile et dont les provisions se renouvellent constamment, est vraiment inépuisable et fournit un minerai de premier ordre.

Les fourneaux de *Randnor* produisent des fontes au bois de qualité supérieure. Ces fontes sont utilisées dans d'importants établissements auxiliaires de la Compagnie, dont les principaux sont la *Montreal car wheel Company* et la *Drummond Mc Call pipe Foundry Company* à Lachine (Montréal). Elles sont employées aussi par la *New-York car wheel works* de Buffalo (États-Unis). On en fait des roues trempées, très employées par

les chemins de fer, les tramways du Canada, des États-Unis, etc., des cylindres trempés pour laminoirs et depuis quelque temps ces fontes ont trouvé un débouché sur l'ancien continent pour la fabrication des grosses pièces de machines. La fabrique de roues en métal spécial trempé a même à Bruxelles un agent général, M. l'ingénieur Constant Vissoul, qui, avec sa compétence et son activité bien connues, n'a rien épargné pour les faire connaître au monde industriel et qui, en ce moment même, les montre à notre exposition de Bruxelles. La fonte au bois du Canada, mélangée en petite quantité aux fontes de notre pays, communique au mélange une grande résistance.

Il s'en faut pourtant de beaucoup que l'industrie sidérurgique au Canada soit aussi développée qu'elle pourrait l'être. M. Meissner, directeur de la *Londonderry Iron Company*, s'écriait dernièrement avec une amertume justifiée : « Il est un pays sous le soleil qui possède 15,000 milles de chemins de fer, dont pas un rail en acier n'a été construit sur son territoire. Et ce pays, c'est le Canada. »

Depuis que les différentes provinces canadiennes sont réunies, la Confédération a importé, en fer, acier et produits manufacturés, des produits d'une valeur totale de 400 millions de dollars. Est-il raisonnable de voir les capitaux canadiens drainés en telle proportion quand on songe aux ressources du pays? Aussi de nombreux pétitionnaires du district des trois rivières dans la province de Québec, appartenant à toutes les professions, ont-ils récemment adressé aux ministres compétents une requête basée sur ce qu'en hiver les rigueurs du climat interrompent les travaux agricoles et laissent inactifs de nombreux travailleurs et demandant que le Gouvernement, par

tous les moyens, encourage l'industrie du fer. Il serait hautement désirable que leur voix fût entendue.

Il y a aussi d'importantes raffineries à pétrole, de nombreuses minoteries dans l'Ontario; la province de Québec et la Nouvelle-Ecosse, où l'on élève beaucoup de bétail, travaillent surtout les cuirs; les distilleries, les brasseries, la préparation des conserves de viande, la fabrication du beurre et du fromage prennent, d'année en année, une plus grande extension.

Une source de revenus jusqu'ici négligée, c'est la préparation des gommes et des résines. La plupart des essences qui composent les forêts, surtout dans la partie méridionale du Labrador, appartiennent aux conifères, sapins, tamaris, etc. Toutes ces essences exsudent des résines et des gommes commerciales très appréciées. La fabrication du goudron, dans une contrée où le bois ne coûte que la main-d'œuvre pour l'abattre, pourrait fournir aussi des ressources précieuses.

En somme, le Canada a tous les éléments de la grande industrie : houille, bois, minerais, laines, etc., et à supposer qu'il fût pauvre en houillères, ce qui n'est pas, de nombreuses chutes d'eau pourraient lui fournir la force motrice. Cependant, jusqu'à présent les Canadiens ne se sont appliqués qu'à la transformation des produits agricoles. Il est à supposer que le Canada ne se couvrira de vastes usines et de manufactures outillées avec tous les perfectionnements modernes, que lorsque la plus grande partie du domaine exploitable sera mise en culture et que la population sera plus dense. C'est ainsi que les Etats-Unis, avant de mettre en œuvre les matières premières prodigieusement abondantes qu'ils tirent de leurs vastes territoires, ont été, avant tout, un pays de production agricole.

*
* *

L'adoption du bill Mac Kinley par la législature des Etats-Unis a excité à juste titre l'attention des industriels, des commerçants et des hommes politiques du Canada. Tous les hommes qui réfléchissent pensent que ce pays est arrivé à un point de son histoire où il importe de savoir vers quel côté il faudra le diriger. Depuis de longues années, il y eut plusieurs chefs de partis politiques dans les Etats-Unis qui, sans aucune autre raison apparente que celle du *Spread-eagleism*, c'est-à-dire du désir de possession, considéraient le Canada comme étant destiné inévitablement à tomber entre les mains du Yankee. L'esprit américain acceptait comme un axiome que la portion de terres comprise entre les Etats-Unis et le pôle Nord devrait éventuellement appartenir un jour à Jonathan. Cette idée était basée sur un état de choses qui prévalait au Canada il y a longtemps, alors que les Canadiens eux-mêmes regardaient le nord et l'ouest de l'Ontario et les districts riverains de Québec comme n'étant susceptibles de voir fleurir aucune industrie autre que le commerce des fourrures. Pendant ces années, les Etats-Unis adoptèrent une politique d'émigration des plus vigoureuses, enlevant à l'Europe le surplus de sa population, sans souci de son caractère, et appuyant l'énergique activité de ses agents d'émigration dans leurs calomnies sur le climat canadien.

*
* *

Maintenant une crise nouvelle est survenue. Les États-Unis adoptent une politique d'exclusion absolue des produits manufacturés canadiens.

Quelle a été la réplique du Canada? Simplement une détermination unanime et énergique de prouver qu'il est indépendant, de se proclamer assez fort par lui-même pour rester

debout et pour établir devant tous la devise : « Le Canada aux Canadiens à perpétuité. »

Ce résultat inattendu et contrariant pour les Américains a été obtenu par l'action des Américains eux-mêmes. Il a été rendu possible et même inévitable par les changements matériels qui, peu à peu et silencieusement, sont survenus au Canada. Autrefois, quand il s'agissait d'établir des voies de communication, le Canadien regardait vers le nord ou vers le sud et non vers l'est ou vers l'ouest. Mais vinrent successivement le grand canal du Gouvernement impérial, l'inauguration des entreprises du « Grand Trunk » et du chemin de fer intercolonial; enfin, finalement, pour couronner le tout, le grand chemin de fer national qui traverse le Canada de part en part, depuis l'océan Atlantique jusqu'à l'océan Pacifique.

Ces lignes diverses de communication, facilitant le trafic de l'est à l'ouest, démontrèrent aux Canadiens, par la forte logique des faits, qu'ils étaient une puissance sur le continent américain et que, si leurs voisins jaloux se renfermaient dans leur propre pays, les Canadiens pouvaient être un peuple autonome et puissant dans le Nouveau-Monde.

L'achèvement du chemin de fer du Canadian-Pacific, ouvrant les communications de l'est à l'ouest et plaçant tout à coup devant le monde étonné de vastes perspectives de ressources minérales considérables : argent, cuivre, fer, nickel, phosphate, pétrole, charbon et, tout autour de ces terrains miniers, une énorme quantité de terres nouvelles, sur une étendue d'un million de milles carrés, aussi bonnes que celles qui sont connues le plus avantageusement dans le monde pour la production des céréales, l'élevage du bétail et des chevaux, l'abondance des bois de construction, etc. Tout cela est déjà venu aux

oreilles du monde, mais le monde n'en a pas encore apprécié les avantages et les Canadiens eux-mêmes ne les ont pas encore appréciés dans toute leur étendue.

L'effet immédiat du bill Mac Kinley a été de mettre en lumière les multiples ressources du Canada et d'agglomérer les éléments épars qui sont suffisants pour la fondation d'une grande nationalité canadienne, assez large et assez forte pour résister aux efforts d'absorption de quelque voisin plus grand qu'elle.

Les Etats-Unis ont décidé de s'entourer de la légendaire muraille de la Chine et de protéger leurs ports contre toute intrusion des barbares. Quel sera le résultat de ces procédés ? voilà qui est vraiment problématique, mais quels que soient les résultats obtenus dans cette direction, les Canadiens auront le temps d'ouvrir de nouveaux marchés à leurs produits et seront forcés de concentrer leur énergie sur la production et la fabrication des marchandises qui devront servir à la fois pour leur usage personnel et pour l'exportation.

Nous n'avons qu'une crainte, malheureusement justifiée par des mesures récentes prises bien inconsidérement selon nous, c'est que la réussite immédiate qui suit l'adoption d'un régime protectionniste dans un pays aussi riche et aussi puissamment armé pour la concurrence que l'Union américaine, ne grise leurs voisins du nord et ne les porte à s'embarquer sur la même galère. Il est vrai que ces mesures de protection paraissent être simplement des moyens de défense contre les pays qui se protègent eux-mêmes et que, selon l'affirmation du premier ministre, M. Laurier, le tarif préférentiel accordé tout récemment, en juin 1897, à la mère-patrie, l'Angleterre ne constitue pas un privilège exclusif, mais serait accordé aussi à d'autres pays libre-échangistes, notamment la Belgique, en échange d'avantages réciproques.

Annexes au chapitre XX.

I. — POIDS ET MESURES.

Longueur.

Inch ou pouce = 0.02539, etc., mètre, = 25.399, etc., millimètres.
Foot ou pied = 12 pouces, = 0.30479, etc., mètre.
Yard ou verge = 3 pieds, = 0.91438, etc., mètre.
Pole = 5 1/2 verges, = 5.029109, etc., mètres.
Chain ou chaine = 66 pieds, = 4 poles, = 2.0116436, etc., décamètres.
Furlong = 10 chaines, = 2.0116436, etc., hectomètres.
Mile ou mille = 8 furlongs, = 16.093149, etc., hectomètres, = 1.6093149, etc., kilomètre.
Millimètre = 0.039, etc., inch.
Centimètre = 0.3937, etc., inch.
Décimètre = 3.937, etc., inches, = 0.3280899, etc., foot.
Mètre = 3 feet 3.37079 inches, = 3.28089, etc., feet, = 1.09363, etc., yard.
Décamètres = 10.9363, etc., yards, = 1 pole 5.4363, etc., yards, = 1.9884, etc., pole.
Hectomètre = 109.36385 yards, = 0.497105, etc., furlong.
Kilomètre = 1093.63305 yards, = 0.621382, etc., mile.

Surface.

Square inch ou pouce carré = 6.45136, etc., centimètres carrés.
Square foot ou pied carré = 9.2899, etc., décimètres carrés.
Square yard ou verge carrée = 0.83609, etc., mètre carré.
Square pole = 30.25 yards carrés, = 25.2919, etc., mètres carrés, = 0.2529, etc., are.

Rood = 1210 verges carrées, = 10.11677, etc., ares.

Acre = 4840 verges carrées, = 0.40467, etc., hectare.

Mètre carré = 1550.0591, etc., inches carrés, = 10.76429, etc., feet carrés, = 1.1960, etc., yard carré.

Décimètre carré = 15.50059, etc., inches carrés, = 0.10764, etc., foot carré.

Centimètre carré = 0.155, etc., inch carré.

Millimètre carré = 0.00155, etc., inch carré.

Are = 119.6033, etc., yards carrés, = 3.9538, etc., poles carrés, = 0.0988, etc., rood, = 0.2471, etc., acre.

Hectare = 11960.33260, etc., yards carrés, — 395.382895, etc., poles carrés, = 9.88457, etc., roods, = 2.47114, etc., acres.

Solides.

Cubic inch ou pouce cube = 16.38617, etc., centimètres cubes, = 16 centimètres cubes 386.176 millimètres cubes.

Cubic foot ou pied cube = 28.3153119, etc., décimètres cubes.

Cubic yard ou verge cube = 0.7645134, etc., mètre cube.

Millimètre cube = 0.00006, etc., inch cube.

Centimètre cube = 0.061027, etc., inch cube.

Décimètre cube = 61.0270, etc., inches cubes, = 0.035316, etc., pied cube.

Mètre cube = 61027.051519, etc., inches cubes, = 35.31658, etc., pieds cubes, = 1.30802, etc., yard cube.

Capacité.

Gill = 0.141983061 litre.

Pint = 0.5679322246 litre.

Quart = 1.135864492 litre.

Gallon (Imperial) = 4.54345797 litres.

Bushel = 36.3476, etc., litres, = 3.6347, etc., décalitres.

Sack = 10.904299, etc., décalitres, = 1.0904299, etc., hectolitre.

Quarter = 2.9078131, etc., hectolitres.

Litre = 0.22009, etc., gallon, = 0.88038, etc., quart, = 1.76077, etc., pint.

Décilitre = 0.17607, etc., pint, = 0.7043, etc., gill.

Centilitre = 0.07043, etc., gill.

Décalitre = 2.20096, etc., gallons, = 1.10048, etc., peck.

Hectolitre = 22.0096, etc., gallons, = 2.751, etc., bushels, = 0.3439, etc., quarter.

Poids.

Avoirdupois dram = 1.7718462990 gramme.

Avoirdupois ounce ou once (abréviation, oz.) = 28.349540784159 grammes, = 2.834954078, etc., décagrammes.

Avoirdupois pound ou livre (abréviation, lb.) = 0.45359, etc., kilogramme.

Stone = 14 livres, = 6.35029, etc., kilogrammes, = 0.63502, etc., myriagramme.

Quarter = 28 livres, = 12.70059, etc., kilogrammes = 1.270059, etc., myriagramme.

Hundredweight = 112 livres (abréviation, cwt.) = 50.80239, etc., kilogrammes, = 0.50802, etc., quintal métrique.

Tonne = 2,240 livres, = 1016.047544, etc., kilogrammes, = 1.016047, etc., tonne métrique.

En vertu d'une loi de 1879 (42 Victoria, chap. 16), le hundredweight (cwt) britannique de 112 livres et la tonne de 2,240 livres sont abolis au Canada: il est substitué le hundredweight de 100 livres (45,359 kilogrammes) et la tonne de 2,000 livres (907.186 kilogrammes) avoirdupois, ce qui entraîne une assimilation entre le hundredweight et la tonne respectives du Canada et des États-Unis (1).

Par la même loi, il a été stipulé: « que, dans les contrats s'appliquant à la vente et à la livraison des produits ci-dessous, le *bushel* sera déterminé

(1) Mais il n'y a pas assimilation entre le gallon impérial (Canada) et le *wine gallon* (3.785 litres) usité aux États-Unis.

au poids, sauf accord spécial pour l'usage du *bushel* de capacité, le poids équivalant au *bushel* étant comme ci-après » :

	Par bushel.	Par hectolitre.	
Froment	60 lbs.	74.93	kilogrammes.
Blé d'Inde (maïs)	56 id.	69.94	id.
Seigle	56 id.	69.94	id.
Pois	60 id.	74.93	id.
Orge	48 id.	59.95	id.
Malt	36 id.	44.96	id.
Avoine	34 id.	42.46	id.
Fèves	60 id.	74.93	id.
Graine de lin	50 id.	62.44	id.
Chanvre	44 id.	54.95	id.
Graine de blue-gras	14 id.	17.48	id.
Fèves castor	40 id.	49.95	id.
Pommes de terre	60 id.	74.93	id.
Navets	60 id.	74.93	id.
Carottes	60 id.	74.93	id.
Raves	60 id.	74.93	id.
Betteraves	60 id.	74.93	id.
Oignons	60 id.	74.93	id.
Houilles bitumineuses	70 id.	87.42	id.
Graine de phléole (*Phleum pratense*)	48 id.	59.95	id.
Graine de sarrasin	48 id.	59.95	id.

II. — RÉGIME MONÉTAIRE ET FINANCIER.

Dans toute la fédération canadienne, l'unité monétaire est le dollar ou piastre ($) dont les divisions sont le cent et le mill.

1 dollar = 100 cents, 1 cent = 10 mills.

Aucune monnaie en or n'a été frappée spécialement pour le Canada. La livre sterling anglaise et l'aigle or des États-Unis y ont cours légal au taux de 4,86 2/3 dollars et de 10 dollars respectivement. Des pièces de 50, 25,

10 et 5 cents en argent, ainsi que des pièces en cuivre frappées à Londres pour être mises en circulation au Canada, ont une valeur libératoire légale jusqu'à concurrence d'une somme de 10 dollars pour les premières et de 25 cents pour les secondes.

Le Gouvernement du Canada et les banques possédant une charte émettent du papier-monnaie. Le premier a le droit exclusif d'émettre des billets de 4, 2 dollars, 1 dollar et 25 cents. Aucune autre banque canadienne ne peut émettre de billets valant moins de 5 dollars, ni d'une valeur qui ne serait pas un multiple de 5 dollars.

CHAPITRE XXI.

LES CANADIENS.

Mœurs et coutumes. — Les deux races et les trois courants. — Le Canadien français. — Son attachement à la patrie d'origine. — Les crachoirs. — La cuisine canadienne. — Les serveurs et les serveuses. — La suprématie matérielle des Canadiens anglais. — Ses causes. — La supériorité des Anglo-Saxons sur les Latins. — La littérature et la presse canadienne. — La légende du froid. — Les plaisirs de l'hiver.

Dans les premiers chapitres de ce livre, j'ai eu plus d'une fois l'occasion de noter un trait de mœurs, une coutume des habitants du pays dont j'ai entrepris la description succincte. Quelques traits généraux me permettront d'achever de les dépeindre à mes lecteurs de la façon la plus impartiale et la plus complète possible, dans les limites forcément restreintes de ce travail.

Pour bien s'orienter au Canada, il faut noter trois courants : le courant américain, qui entraîne quelques Canadiens à demander dans un but économique l'annexion aux Etats-Unis ;

le courant anglais et le courant français, s'unissant pour les questions d'intérêt général, mais entraînant l'un et l'autre à faire prédominer l'une ou l'autre des deux races dans le pays.

Jusqu'à présent, la très grande majorité des Anglais ont résisté au courant annexionniste. Mais, pour quelques-uns cependant, sinon l'annexion, tout au moins l'alliance douanière semble désirable.

Ceux-là considèrent qu'après l'annexion, le Canada ferait partie d'un grand pays, très peuplé, ouvert en débouchés de toutes sortes. Et comme ils sont possesseurs de presque toutes les richesses canadiennes, du commerce et de l'industrie, ils n'envisagent pas sans complaisance la plus-value qu'engendrerait l'annexion pour leurs possessions.

Mais, comme nous l'avons vu, l'adoption du tarif Mac Kinley par les Etats-Unis a modifié sensiblement leur opinion et l'on peut affirmer qu'ils sont bien rares à présent *ceux qui, parmi les Canadiens anglais, considèrent encore leurs* voisins du sud comme des alliés.

Quant au Canadien français, il n'a jamais eu de pensée d'alliance. Aujourd'hui, il est quelqu'un au Canada; il constitue une partie notable de la population et l'on doit compter avec lui.

Si l'annexion était faite, les Canadiens français seraient disséminés dans la masse d'une population de langue anglaise et de religion protestante en très grande majorité.

Pour eux, il ne s'agit de rien moins que de leur existence même : il s'agit de ne point se laisser enlever les deux biens les plus précieux pour l'homme : la langue et la religion.

« Ravir à la fois le Dieu et le verbe d'un peuple, a dit, à ce propos, un écrivain canadien, c'est plus que le détruire, c'est

l'avilir, car dans la vie mécanique où il s'agitera désormais, il ne conserve que juste le degré de sensibilité nécessaire pour ressentir l'insulte et la honte. »

Il est prodigieux et touchant de voir l'attachement qu'ont gardé les Canadiens français pour leur patrie d'origine.

En France, c'est à peine si, en enseignant l'histoire nationale, le professeur note que le Canada a été une province française.

Les Canadiens français adorent la France.

Je voudrais parler l'anglais comme vous! disait l'un d'eux à un Français qui me l'a raconté, en l'entendant baragouiner cette langue.

Et, comme l'interpellé se rebiffait tout naturellement, le Canadien parlant l'anglais d'une façon très pure : Oui, continua celui-ci, de la sorte on s'apercevrait au moins que je ne suis pas de race anglaise!

C'était peu flatteur pour la prononciation de l'étranger, mais bien caractéristique d'un profond attachement à la France.

***

Les mœurs, la façon de vivre, sont sensiblement différentes chez les gens des deux races principales qui peuplent le Canada.

Les Canadiens anglais conservent les mœurs de la mère patrie avec une nuance de formalisme en moins perdue au contact des Anglais des Etats-Unis, très différents des Anglais d'Angleterre.

On connaît l'antique rivalité entre Jonathan et John Bull.

L'Anglais est blessé du sans-gêne de l'Américain et un peu jaloux de sa prospérité, de son extravagante audace

qui lui enlève la réputation d'excentricité, d'originalité dont il était si fier.

L'Angleterre, qu'est-ce cela? fait Jonathan en ayant l'air de chercher tout au fond de sa mémoire. Ah! oui, cette petite île qui est au nord-ouest de l'Europe et où l'on n'ose sortir la nuit de peur de tomber dans l'eau !

L'Américain, bon garçon, rit de l'Anglais, mais est froissé pourtant de ce que ce dernier, venant chez lui, affecte du dédain et se mette à l'aise, comme on fait chez des inférieurs.

Les fils de Jonathan sont très liants et bons enfants. Quand ils ne sont pas aux affaires, ils aiment fort à rire. Entre eux ils plaisantent volontiers et adorent les « prises de bec » humoristiques. Ils sont fort affables vis à-vis des étrangers. C'est ainsi que, sur les chemins de fer, durant les longs trajets à travers les plaines de l'Ouest, ils m'offraient une part des provisions de fruits qu'ils avaient faites avant de se mettre en voyage, et, comme ils s'étaient aperçus que j'étais Français, — ou Belge, pour eux c'est tout un, — dès qu'ils découvraient dans les journaux qu'ils lisaient un passage concernant la France, — le général Boulanger, par exemple, dont on s'occupait beaucoup en ce moment, — ils s'empressaient de me le signaler et de m'apporter leur journal.

L'Anglais est plus raide, en général, plus sec, plus guindé, plus gentleman dans le sens qu'attachent à ce mot les marchands de cols et de cravates.

Comme je le disais tout à l'heure, le Canadien anglais tient le milieu entre Jonathan et John Bull, — avec, toutefois, une forte tendance à pencher vers John Bull.

Le Canadien français est le plus bienveillant et le plus hospitalier des hommes, et l'accueil de certains d'entre eux évoque

l'hospitalité du bon vieux temps, large, cordiale, sans façon, se préoccupant moins d'étaler son argenterie que de bien traiter ses hôtes, donnant de bon cœur tout ce qu'il y a, sans désir de paraître.

Pas de poudre aux yeux, mais du confort, et partout ce que l'on a si justement nommé « le plat de bonne mine ».

Point de pose ; dès l'entrée, la bonne et franche parole : Vous êtes le bienvenu ! suivie de la formule canadienne : Vous êtes bien, monsieur?

Cela se prononce avec un point d'interrogation.

Au Canada, on ne dit pas : Comment allez-vous? mais : Comment êtes-vous?

Les gens, très à l'aise, vous mettent immédiatement à l'aise aussi, se balancent sur leur fauteuil à bascule, bourrent leur pipe, mettent un crachoir à votre disposition, et la conversation commence.

J'ai dit : mettent un crachoir à votre disposition. — Le Canadien a emprunté au citoyen des Etats-Unis la manie de cracher. Aussi, les crachoirs sont ils un important objet d'industrie en Amérique, des meubles indispensables, que l'on retrouve partout, à l'hôtel, dans les chambres et les corridors, au restaurant à côté de la table, à l'église sous le banc, au salon et dans la chambre à coucher, éparpillés dans tous les coins.

On en fait de toutes dimensions, de toutes matières, de toutes formes. Les matières les plus fréquemment utilisées sont la porcelaine et le métal blanc. On se figurera la forme la plus usuelle en se représentant deux cônes tronqués près de leur base et dont les sections seraient superposées

Mais il est des crachoirs de luxe dont les timorés n'osent point profiter. — Dans un journal satirique, une série de dessins

montrent un paysan, enrichi par l'élevage des bestiaux, couché sur le divan d'un salon d'hôtel. Il fume et crache sur le tapis.

Un domestique accourt effaré et place à une certaine distance un mignon petit crachoir en nickel ciselé.

Le paysan crache à côté.

Le domestique, poli, vient mettre l'objet d'art à la place même où le paysan a touché le tapis.

Le paysan grommelle. Pourtant, il fait un effort, se soulève à demi et crache plus loin.

Silencieux, le domestique déplace le meuble et le dépose à l'endroit nouvellement atteint.

Pour le coup, le paysan se fâche. Garçon, dit-il, si vous vous obstinez à mettre cela devant moi, je finirai par cracher dedans, je vous en avertis!

Et les Américains de rire.

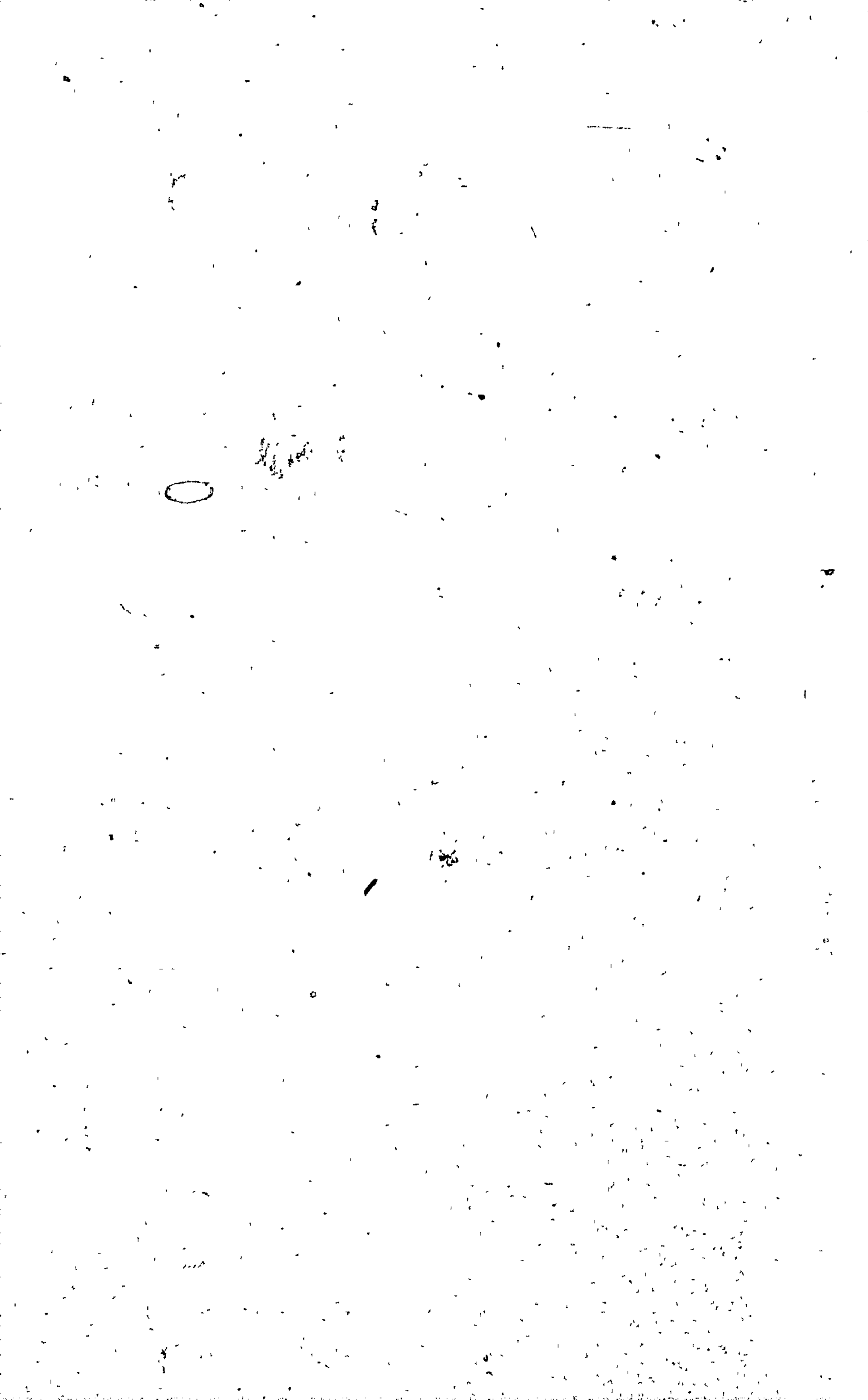
Il est phénoménal pour eux, en effet, d'ignorer l'usage du crachoir. Certains arrivent à une habileté extraordinaire et, à une distance de plusieurs mètres, atteignent le point visé, — un orifice dont la circonférence n'est guère plus grande que celle d'une pièce de cent sous.

* * *

La cuisine canadienne... j'aurais bien pu trouver une transition moins brusque... participe des deux races. Elle oscille, selon les lieux, entre la cuisine anglaise et la cuisine française. Et naturellement, plus elle se rapproche de celle-ci, plus elle est mangeable.

Ce sont d'ailleurs presque partout, dans les grands hôtels, des cuisiniers français que l'on emploie. On les paie fort cher. Leur corporation est puissante et unie. Et il est bon d'y être affilié, tout au moins comme membre honoraire.

LA TENTE D'UN HURON.



Le docteur de Plasse, médecin de la Société des cuisiniers de New-York, m'avait remis une carte où il me recommandait à MM. les cuisiniers de l'association.

J'étais armé d'un grand nombre de recommandations pour des ministres, des évêques et autres personnages d'importance variée. J'assure qu'il en est fort peu qui m'aient été d'un agrément plus constant et plus certain que la recommandation du docteur de Plasse à MM. les cuisiniers!

Partout où j'étais, il me suffisait de confier la précieuse carte au garçon qui me servait pour qu'aussitôt, la dite carte étant transmise au cuisinier, celui-ci, tout fier de voir ses œuvres appréciées par un estomac compatriote, se distinguât de son mieux et se départît des concessions habituelles au goût anglais.

Les « serveurs » sont, dans les grands hôtels et restaurants, des nègres.

Quand il n'y a pas de nègres, ce sont des femmes qui vous servent ou, plus exactement, qui daignent vous servir. Elles ont des diamants aux oreilles et l'allure de vraies grandes dames.

Dans les petites villes, il n'y a pas de menus sur les tables. Les serveuses apprennent par cœur la liste des plats. Dès que vous êtes assis, elles s'approchent de vous. Puis, comme si un ressort se déclanchait, sans séparer les mots, elles articulent rapidement tout le menu en un vocable de cinquante syllabes Sans vous regarder, elles partent.

Les indigènes ont peine à saisir, dans cette jacasserie, les quelques syllabes qui promettent le plat convoité Quant à l'étranger, c'est peine perdue!

Jamais ces demoiselles ne consentent à répéter. Et elles y consentiraient que vous ne seriez pas plus avancé à la seconde audition qu'à la première. Si vous ne demandez qu'un plat, il

tient lieu de tout le dîner que vous payerez d'ailleurs intégralement. Pour rien au monde, elles ne retourneraient à la cuisine, vous chercher autre chose.

Le plus simple, m'a-t-on expliqué, est de dire : « Soup and mutton ». Il y a toujours, en effet, de la soupe et du mouton.

Comme cela ne me suffisait pas, j'avais adopté un autre système. J'attendais patiemment la fin de l'énumération, et je disais : « Yes ! » On m'apportait tous les plats et je choisissais.

J'ai rarement vu des femmes aussi revêches. J'excepte le cas où le consommateur est un ami.

« Mademoiselle, dit un jour, dans un restaurant de Montréal, la patronne à une demoiselle qui me délaissait au profit de mon voisin, Mademoiselle, votre cœur vous appartient, mais votre grâce et votre sourire appartiennent à tous mes clients. »

Il y avait probablement peu à partager ou mon voisin était gourmand, car, en fait de grâces et de sourires, j'ai été peu favorisé.

* * *

Je notais, au début de ce chapitre, que les Canadiens anglais étaient possesseurs de presque toutes les richesses canadiennes.

D'où vient cette suprématie matérielle ?

Est-ce que la race latine est moins intelligente, moins compréhensive?

Je penserais plutôt le contraire.

Mais elle a moins le goût des affaires, l'esprit d'initiative, le besoin d'aventures, l'amour de l'entreprise hasardeuse.

Et, comme conséquence, le Latin promène à pied sa philosophie, ses goûts littéraires et artistiques. L'Anglo-Saxon mène

en équipage son esprit pratique. Il possède les châteaux, les cottages, dirige le commerce et règne sur l'industrie.

Cette infériorité, que nous possédons à un certain point de vue, est surtout affaire d'éducation.

Fernand est un jeune Français. Il a 18 ans. On le protège à toute heure et en tout lieu. La mère a peur qu'il ne sorte seul, lui met sa cravate et frémit quand il descend la marche un peu abrupte d'un trottoir. On se demande comment on osera le laisser s'inscrire à l'université !

John est Anglais. Il a 15 ans. Il part pour les Indes afin d'y rejoindre son frère qui y a monté une grande maison d'exportation. Dans deux ans, il en montera une pour son compte.

Fernand est un enfant, John est un homme. Et quand, plus tard, Fernand se frottera à John dans la lutte pour la vie, il sera brisé comme verre.

Au Canada, dans les familles françaises, le plus intelligent des garçons est destiné à la prêtrise, le deuxième au barreau, le troisième devient médecin et... ainsi de suite.

Dans les familles anglaises, ils entrent tous dans une maison de commerce.

Quoi d'étonnant, dès lors, que, les uns dépensant de l'argent, les autres en gagnant, les affaires et la richesse soient aux mains des Anglais?

Le nombre des avocats à Montréal est prodigieux et plus considérable encore — s'il est possible — qu'à Bruxelles même. Le nombre des médecins n'est pas moins grand. Il est des rues entières où des écriteaux, partant de chaque porte pour aboutir au milieu de la rue, portent : « Archambault et Archambault, avocats »; « Beliveau père et fils, avocats ». Sur certaines

portes, sont apposées trois ou quatre plaques sur lesquelles sont gravés des noms d'avocats.

C'est, dans une autre rue, la même chose pour les médecins.

Les Français apprennent surtout aux jeunes gens la littérature, l'histoire et le latin. Or, c'est fort beau tout cela. Cela développe l'intelligence, cela est destiné à donner quelque supériorité dans un pays fait, où les meilleures places sont pour les rhéteurs. Mais dans un pays neuf, au point de vue de l'utilité pratique, cela ne saurait être comparé un instant à la science de la règle de trois et du calcul des intérêts.

Ce n'est pas qu'au Canada que nous voyons éclater la supériorité de l'Anglo-Saxon sur le Latin. Le premier domine l'Amérique du Nord par le Canada et les États-Unis; l'Afrique, par l'Égypte et le Cap; l'Asie, par l'Inde et la Birmanie; l'Océanie, par l'Australie et la Nouvelle-Zélande; l'Europe et le monde entier, par son commerce, son industrie et sa politique. Il ne saurait en être autrement. Les peuples du centre de l'Europe sont « à formation communautaire », c'est-à-dire que chacun y compte sur les autres; les Anglo-Saxons sont un peuple « à formation particulariste », c'est-à-dire que chacun ne compte que sur soi.

*
* *

Pour pouvoir lutter, avec succès, contre les Anglo-Saxons, que devrions-nous faire, nous Français et Belges? Oh! c'est bien simple, répond M. Emile Demolins, un jeune économiste français de l'école de Le Play, dans son livre très récent et si intéressant, intitulé : *A quoi tient la supériorité des Anglo-Saxons?* Il faudrait acquérir les vertus qui nous manquent et qui surabondent chez l'Anglo-Saxon; développer chez nous la

volonté, l'habitude de compter sur soi, l'esprit d'initiative, l'énergie.

Ce qu'il faut, dit-il explicitement, le voici :

« Des parents bien convaincus qu'ils ne doivent à leurs enfants que l'éducation, mais une éducation virile ;

» Des jeunes gens, ensuite, bien convaincus qu'ils doivent se suffire à eux-mêmes dans la vie ;

» Des jeunes gens bien décidés à chercher dans le mariage une compagne — et non une dot ;

» Un gouvernement qui réduise au minimum le nombre de ses attributions et de ses fonctionnaires et rejette ainsi la jeunesse vers les carrières indépendantes, qui exigent l'effort, l'initiative individuelle, le travail personnel ;

» Enfin, comme conséquence, un état social où le fonctionnaire, le politicien et l'oisif soient moins considérés que l'agriculteur, l'industriel et le commerçant. »

Pour préciser davantage, il faudrait, dit M. Jules Lemaître, qui analyse le livre de M. Demolins, supprimer franchement l'étude des langues mortes dans les lycées ; supprimer peut-être l'université elle-même, sinon les universités ; supprimer l'école polytechnique et, généralement, toutes les écoles de l'Etat ; supprimer le suffrage universel ; supprimer les trois quarts, au moins, des fonctionnaires ; défaire à peu près l'œuvre administrative de la Révolution et du premier Empire.

Il faudrait plus encore : supprimer le budget de la guerre, qui nous ruine ; supprimer le service militaire, qui prend à nos jeunes gens trois années de leur vie et développe médiocrement chez eux l'esprit d'initiative. Il faudrait pouvoir nous

contenter, comme l'Angleterre, d'une armée de 100,000 hommes, ou de 26,000, comme les Etats-Unis.

Et cela ne suffirait pas encore. Il faudrait changer notre âme. Or, savez-vous quelque moyen de mettre la volonté et l'énergie où elles ne sont pas et de transformer un pauvre diable de Latin ou de Celte en un bel ogre anglo-saxon?

*
* *

La littérature française au Canada n'est point à dédaigner, bien au contraire. Il n'y a pas si longtemps que Paris apprenait avec un certain étonnement que l'Académie avait cru devoir couronner un joli volume d'outre-Atlantique : *Fleurs boréales et oiseaux de neige*, dû à la plume d'un des écrivains les plus distingués du Canada, M. Louis-H. Fréchette, dont j'ai lu depuis un volume d'excellents vers, d'une grande noblesse de sentiments et d'une facture puissante, rappelant assez, par leur coupe hardie et leur fière allure, *la Légende des siècles* de Hugo, l'immortel. J'ai lu aussi avec le plus vif plaisir *la Promenade des trois morts*, du poète Octave Crémazie et les *Légendes* de M. l'abbé Casgrain. Enfin, parmi les prosateurs, j'ai cité déjà MM. Buies et Benjamin Sulte; je citerai dans un paragraphe suivant M. Sylva Clapin et je réserve pour la fin M. Garneau, dont l'*Histoire du Canada*, en quatre gros volumes, est un chef-d'œuvre de conscience, d'érudition et d'émotion tout à la fois.

*
* *

La presse est une puissance au Canada, comme partout ailleurs. Les journaux sont fort abondants. Pour ne parler que

de ceux rédigés en langue française, il y en a une quarantaine, disséminés dans tout le pays. Dix d'entre eux sont quotidiens; les autres sont hebdomadaires ou paraissent à des intervalles de deux à trois jours. Il y a, en outre, deux revues mensuelles, s'occupant de questions générales, et beaucoup de gazettes s'occupant de questions spéciales : agriculture, commerce, beaux-arts, etc.

Les journaux anglais sont plus abondants encore. Ils sont mieux informés et moins coûteux, mais aussi moins littéraires et artistiques que les journaux français.

La presse, au Canada, était, il y a quelques années, d'allures fort libres et de verve grossière, abondante en épithètes peu choisies et en personnalités peu charitables. A côté de la presse américaine, la nôtre est un jardin où la modération triomphe et où fleurit l'urbanité. Et c'est à peine si des journaux comme *la Lanterne* et *l'Intransigeant* de Paris trouveraient moyen de se faire remarquer; on les trouverait fades, bien certainement.

On peut constater, actuellement, quelque progrès sous ce rapport dans le sens du savoir-vivre, bien entendu.

Je n'ai pas de place ici pour faire, de la presse américaine, l'étude qu'elle comporte. Je me contenterai de signaler la presse illustrée et caricaturale, bourrée d'humour, et dont il est très profitable de lire les productions, là-bas comme partout ailleurs pour bien connaître les mœurs du pays.

Une grande partie de l'art du journaliste, en Amérique, est de choisir habilement les titres des articles, fussent-ils de simples faits divers. Et pendant que le journal se tire, des écriteaux, placés à la porte des bureaux de rédaction, donnent le sommaire du journal. Rien d'alléchant comme ces sommaires. On y découvre des *en-tête* merveilleux, des *tire-l'œil* géniaux.

Les annonces sont aussi d'une instruction bien récréative. Elles commencent dès la première page des journaux. En voici une des plus caractéristiques parmi celles que l'on m'a signalées. C'est l'annonce d'un coiffeur :

PALAIS DE TONSURE.

(M. le professeur Roggers opère lui-même.)

Voici, enfin, cueillies dans une étude sur les journaux de l'Amérique du Nord, quelques réclames de gens appartenant à diverses professions.

D'abord, celle d'un courtier en marchandises ou garçon de recettes. Il paraît que les deux métiers exigent les mêmes qualités :

« Un Yankee, d'une apparence un peu lourde, mais agile et souple, rusé, sensé, adroit, actif et entreprenant, cherche une position dans un bureau, un hôtel ou un magasin. — Peut fournir des renseignements sur les susdites qualités. — Effronté comme un page et entêté comme un mulet. — Pour la persévérance et le toupet, il en pourrait remontrer à n'importe quel citoyen de l'Amérique du Nord, y compris le comté de Bucks, en Pensylvanie. »

Ensuite, celle d'un médecin :

« M. le docteur G. ne peut rester qu'une semaine en cette ville. Que l'on se dépêche de venir le consulter ! Des milliers de malades languissent dans les villes voisines. Il a promis de venir à leur secours, et, pour rien au monde, il ne voudrait les désappointer.

» Ne vous impatientez pas trop, pauvres malades du voisinage : dans quelques jours le docteur G. sera au milieu de vous, mais il ne pourra rester qu'une semaine. »

Puis, celle d'un avocat :

« M. B., avocat, présente ses compliments à MM. les filous et espère

qu'ils voudront bien l'honorer de leur confiance. Point d'honoraires, à moins que la cause ne soit gagnée. M. B. est éloquent, persuasif, tendre, pathétique, emporté, sournois, violent, astucieux ou digne, suivant l'exigence du cas. Il sait déconcerter les témoins et attendrir les jurés. Les plus grands criminels — ou ceux que l'on se plaît à qualifier ainsi — lui doivent la liberté et même la vie. »

Enfin, pour terminer cette revue de la presse, cette réclame d'un journaliste :

« Un journaliste, sans enfants, et ne buvant que de l'eau, désire obtenir une place de reporter. Fait l'article de fond, la chronique légère, l'interview, la critique littéraire, dramatique et musicale, ainsi que les comptes rendus de meetings et tribunaux. Imagination fertile : peut faire du moindre incident une ou deux colonnes intéressantes. »

* * *

Une des légendes que les amis du Canada doivent surtout s'évertuer à détruire est la légende du froid, qui en écarte beaucoup d'émigrants.

On en est encore généralement à l'ignorance de Voltaire, qui, apprenant la cession du Canada faite par la France à l'Angleterre, en 1763, s'écria : « Voilà, ma foi, bien du bruit pour quelques arpents de neige! »

On ne se doute pas que ces arpents se chiffrent par 8,987,937 kilomètres carrés, ce qui est l'étendue de notre Europe tout entière, et que la neige n'y est ni si constante, ni si désastreuse que le Canada ne soit une des plus belles contrées du monde et que les produits agricoles du Manitoba ne puissent entrer en concurrence avec ceux de n'importe quel pays.

J'ai cru un instant, comme les autres, à cette légende du froid,

j'y croirais peut-être encore si je n'y étais allé voir. Ma femme avait entassé dans mes malles force vêtements et une volumineuse pelisse. Je n'ai pu mettre ni les uns ni l'autre.

J'ai passé la nuit du 10 au 11 octobre dans les Montagnes Rocheuses, à 2,000 mètres d'altitude, sur la plate-forme du train du Canadian Pacific Railway, sans chapeau ni pardessus.

Le 13 octobre, j'avais chaud à Winnipeg comme en juillet. Le 20 octobre, j'étouffais à Montréal.

D'ailleurs, dans un pays étendu comme l'est le Canada, il y a diverses latitudes.

La vérité est qu'à Québec, pour prendre un des points les plus froids, il y a de la neige de 15 novembre en avril; qu'au Manitoba, il y en a de décembre en avril, et que, dans la Colombie anglaise, le climat est le même qu'au sud de l'Angleterre.

Je n'ai entendu personne se plaindre de ce climat, pas même les Belges qui ont été transplantés là-bas. J'emprunte à M. Sylva Clapin, dont je citais le nom il y a un instant, les lignes suivantes, extraites d'un passage sur l'influence de la température sur la littérature canadienne :

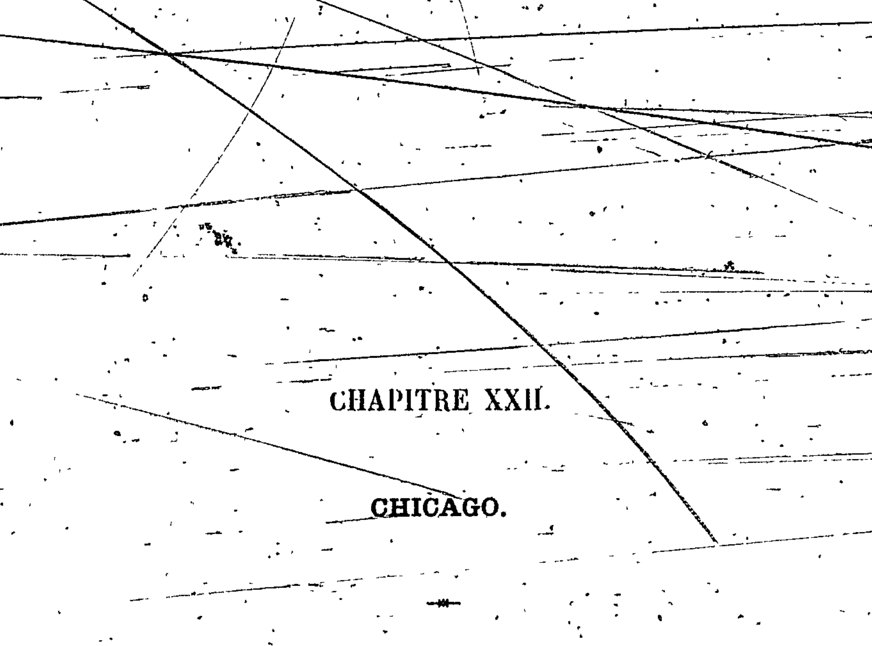
« Du reste, à aucune autre époque de l'année, l'écrivain canadien ne pourrait trouver de plus féconds sujets d'inspiration que ceux que lui fournit l'hiver, à la fois si sain et si rigoureux, de son pays. On ne connaît guère en Europe, excepté peut-être au nord de la Russie, l'étincellement radieux de ces superbes journées hyperboréennes, alors que le soleil, décrivant son arc dans un ciel immaculé, pétille et flamboie sur les campagnes émergées, pour disparaître, sur le soir, comme submergé dans une immense mer de sang dont les flots accouraient,

pressés, à sa rencontre! On n'y peut avoir idée du charme suprême, de l'ineffable apaisement de ces longues nuits si sereines, nuits admirablement étoilées, où le bleu de la voûte céleste et les blancheurs qui recouvrent la terre se fondent, peu à peu, en une vague teinte laiteuse qui donne aux objets des dehors fantastiquement mystérieux; où encore parfois les aurores boréales, se jouant là-haut dans le firmament en mille et un zigzags lumineux, courent, volent, s'entre-croisent, se déploient, livrant soudain à l'œil ébloui la vision dantesque de paysages et de palais fantastiques qui, tour à tour, vont s'entassant, s'échafaudant jusqu'au zénith avec une rapidité prodigieuse, puis s'écroulent tout aussitôt dans un effondrement de flammes diaprées d'où tombent à travers l'espace de subites fulgurances et des irradiations d'une intensité inouïe. »

N'est-ce pas que voilà joliment décrit l'hiver lucide du poète, l'hiver qui fait les pensées plus claires en même temps qu'il fait le corps plus robuste? L'hiver est, au Canada, la saison des fêtes. Et pendant que la moisson est véritablement couvée sous une épaisse couche de neige qui la protège et l'alimente ; pendant que les campagnards s'occupent de travaux d'intérieur qu'il leur a été impossible d'exécuter durant la belle saison, les gens des villes s'amusent. Le Saint-Laurent, gelé, en février, sur une épaisseur d'un mètre, fournit les matériaux, sous forme de blocs de glace, bien équarris, du palais d'hiver, étrange monument dont les parois de cristal étincellent sous les feux du soleil comme les mille et une facettes d'un gigantesque diamant et où des fêtes féeriques se donnent pendant le carnaval de Montréal, qui se célèbre durant six jours. Des courses à patins ou à raquette réunissent de nombreux concurrents et les « toboggans », partout, courent à une allure vertigineuse.

Le « toboggan » est un véhicule étrange qu'on ne rencontre nulle part ailleurs qu'au Canada. « C'est, dit M. Sylva Clapin, une simple planche en bois de frêne, recourbée à l'un de ses bouts. Epaisse de cinq à dix millimètres tout au plus, large de cinquante centimètres, sa longueur varie entre deux et trois mètres. Six personnes peuvent commodément y prendre place. On s'imagine le degré de célérité que peut atteindre une semblable masse, lorsqu'elle dévale du haut d'une de ces nombreuses « glissoires », à pente très rapide, pratiquées en grand nombre sur les flancs de la montagne de Montréal. Une glissade en « toboggan » ne s'oublie plus : c'est l'enivrement des espaces que l'on sent se dérober sous soi ; la sensation, pendant une minute, de la fuite irrévocable par delà les limites du connu. »

La vue panoramique de Montréal, insérée dans le chapitre consacré à cette ville, montre d'ailleurs, plus éloquemment que ne pourrait le faire une description, que le Canada n'est pas un pays perpétuellement couvert de neige et dont les habitants, vêtus de peaux de bêtes, ne se nourrissent que du produit de leurs chasses !



CHAPITRE XXII.

CHICAGO.

Rencontre d'un vieil ami. — L'origine de Chicago. — La « ville champignon ». — L'accroissement de la population depuis soixante-cinq ans. — Les grandes constructions. — La prise d'eau. — Le commerce et l'industrie à Chicago — «Porcopolis» ou la cité des abattoirs.—Une usine de viandes. — Promenade dans la ville. — Les tramways. — L'électricité. — Musée. — Les hommes de race noire. — On a éveillé le nègre. — Les cataractes du Niagara.

Vers la mi-octobre, au retour de ma traversée, sur terre, du Pacifique à l'Atlantique, je me trouvais à Montréal, disposé à aller retrouver mon paquebot à New-York, quand je fus pris d'une grande curiosité d'aller voir Chicago. C'étaient, en perspective, deux jours et trois nuits pour parvenir au bord du lac Michigan et à peu près autant de temps pour m'en retourner à New-York. Le crochet était bien un peu long, mais bast! Quand on vient, comme je l'avais fait, d'arriver d'une traite, sans quitter sa place dans le wagon-salon, partant le samedi à midi pour débarquer le vendredi suivant à huit heures du matin, de Vancouver à Montréal, on n'y regarde pas de si près.

Et puis, l'aimant qui m'attirait vers Chicago était double : d'abord le désir de voir la reine de l'ouest dans la fièvre des préparatifs de la *Worlds-fair*, qu'elle avait l'honneur d'organiser, l'emportant en cela, après une lutte des plus chaudes sur sa rivale New-York, vaincue à coups de dollars en dépit de sa situation infiniment plus favorable ; ensuite, et surtout, le désir de revoir mon vieil ami Joseph Van Ruymbeke, que je n'avais plus vu depuis notre sortie de l'université et qui, là-bas, à force d'énergie et de talent, était parvenu à faire sa trouée dans les rangs si difficiles à percer des industriels et des commerçants américains.

Sans trop hésiter, je pris donc mon coupon pour Chicago et j'y arrivai un beau matin sur le coup de huit heures. Mon ami m'attendait à la gare. La rencontre fut assez particulière. Nous avions gardé l'un de l'autre la vision d'un étudiant presque imberbe encore, coiffé de l'estudiantine casquette et vêtu avec la négligence qui caractérisait, à notre époque, le costume des élèves des écoles spéciales. Et chacun de nous trouvait devant soi un monsieur barbu, à la tenue irréprochable et la tête surmontée d'un chapeau haut de forme, admirablement luisant. Notre première poignée de mains fut donc nuancée d'une teinte de respect réciproque, mais ce sentiment disparut vite ; les deux camarades se retrouvèrent tels qu'ils s'étaient quittés et, biens que sa famille — mon ami avait épousé une Américaine — habitât, en ce moment, la campagne, assez loin de Chicago, il me fit les honneurs de la ville pendant le temps que j'y passai.

* * *

La cité de Chicago est d'origine plus ancienne que ses citoyens

ne veulent bien l'avouer. En 1763, époque où New-York, alors colonie hollandaise, n'abritait encore que 2,000 habitants, le « portage » de Chikak-ouk (lieu des civettes) était déjà visité par les voyageurs. Mais ce n'était là qu'un simple campement de chasseurs qui resta bien longtemps sans se développer, puisqu'en 1830 on n'y comptait encore que 100 habitants. Mais, depuis soixante-cinq ans, le développement fut le plus prodigieux qui soit dans l'histoire du monde, et Chicago est aujourd'hui habité par 1,700,000 habitants. Aussi les citoyens de la « reine de l'ouest » cachent-ils leur origine relativement ancienne — nous sommes en Amérique! — et se vantent-ils d'habiter une ville sortie soudain de terre, comme un champignon. De là le nom de *Muhsroom-city* qu'ils donnent à la capitale de l'Illinois.

En 1871, éclata à Chicago le plus terrible incendie des temps modernes. La plupart des maisons étaient construites en bois. 17,450 d'entre elles disparurent, couvrant de leurs débris calcinés 8 kilomètres carrés et détruisant 950 millions de biens. « Le vent, rapporte M. Fouqué, dans la *Revue des Deux-Mondes*, porta les cendres jusqu'à l'archipel des Açores. Quatre jours après le désastre, les nuages rouges qu'on voyait au nord-ouest, l'odeur de brûlé qui remplissait l'atmosphère et, plus encore, les cendres recueillies avertirent les habitants de Frayal de l'embrasement qui venait d'avoir lieu dans l'Amérique du Nord.

Mais Chicago renaquit bientôt de ses cendres. En 1880, on y comptait 503,185 habitants, 3,510 établissements industriels au capital de 344 millions de francs; c'était le plus grand marché de grains et le premier du monde pour l'abatage des bêtes et la mise en barils, caisses et boîtes de leur viande. En 1891, elle

comptait 1,208,670 habitants, dont 292,465 Américains de naissance seulement, 304,000 Allemands, 215,355 Irlandais, 90,000 Scandinaves, 50,000 Polonais, 50,000 Tchèques, 45,000 Anglais et Écossais, etc.

La prospérité de Chicago s'explique par ce fait qu'elle est le centre d'un région qui se prête à l'agriculture sans défrichement préalable, dont la configuration est tout à fait favorable à la construction des routes et au transport des céréales; qui est, à la fois, continentale parce qu'elle est le centre de la zone d'écoulement du Mississipi, et insulaire par sa position entre des eaux navigables; enfin parce qu'elle est le foyer de 15 lignes principales (comptant 35 rameaux) de chemins de fer, foyer le plus considérable de l'Union.

En prévision des agrandissements futurs que semble promettre, à bref délai, une pareille marche en avant, les législateurs ont découpé sur les rives du Michigan, comme territoire municipal de Chicago, un espace de 471 kilomètres carrés, soit à peu près la superficie du département de la Seine en France. Évidemment cet espace est loin d'être occupé en entier; les vides sont nombreux; mais, en revanche, certains quartiers dépassent déjà les limites officielles.

La ville à l'intérieur, en dehors des rues où se font les affaires et où l'on constate un extraordinaire mouvement, qu'indique à peine notre dernière gravure, n'est point d'aspect riant. On y manque d'ombrages, mais tout autour de Chicago existe une ceinture de boulevards et de parcs : rien que les pelouses et bosquets occupent une superficie d'environ 400 hectares. C'est le parc de Lincoln qui a servi tout entier d'enceinte à l'exposition mondiale de 1893, où l'on a enregistré 27 millions d'entrées.



UNE RUE DE CHICAGO AVEC LE TEMPLE MAÇONNIQUE.

C'est là « State street » (rue de l'État) qui est la voie la plus importante de la cité : le « Broadway » de Chicago.

* *
*

Chicago dispute la palme à New-York pour la construction des maisons énormes. Quelques-unes ont jusqu'à trente étages et la municipalité a dû en arrêter l'essor dangereux en défendant aux futurs bâtisseurs de dépasser la hauteur de 46 mètres.

Ce n'est pas uniquement le désir d'étonner le monde et de faire plus grand que partout ailleurs, désir pourtant si solidement ancré dans le cœur de tout bon Américain, qui a conduit les habitants de New-York et d'autres villes d'Amérique à édifier les constructions géantes dont nous allons parler; ce sont bien plutôt des considérations pratiques, et notamment l'augmentation de la valeur du sol dans des proportions inouïes là où se trouvent les centres spécialement commerciaux, comme à New-York, par exemple, la partie de la cité renfermant les banques et qui constitue le centre d'affaires le plus actif peut-être du monde entier. Sur certaines parties de Broadway, le terrain vaut 10,000 francs le mètre carré, et le syndicat qui a entrepris la construction du *Society Building* dut payer le sol de 9,800 à 15,600 francs le mètre carré.

Dès lors, le problème qui se pose évidemment pour les constructeurs est de calculer, étant donné le rendement des locations, le nombre d'étages nécessaires pour payer simplement les intérêts de la valeur énorme du terrain, et il en faut déjà quelques-uns!

Il en faudra quelques autres pour couvrir les dépenses de construction, puis d'autres encore pour amortir les frais

d'exploitation : éclairage, chauffage, alimentation d'eau, hygiène, réparations, etc. Nous voilà déjà à une certaine altitude, et pourtant il faudra monter encore, car ce sont seulement les étages ajoutés à ceux déjà si nombreux que nous venons d'énumérer qui pourront devenir une source de bénéfices.

Il est certain que le système actuel de construction en acier, qui a permis de quadrupler les dimensions des maisons, n'a pas été sans influence sur cette exagération du prix du terrain. Dans la partie sud de New-York, entre *City Hall Park* et *la Batterie*, on compte 94 bâtiments de plus de sept étages qui ont ajouté à la cité une surface de plus de 36 hectares. La hauteur moyenne des bâtiments est aujourd'hui de 10,7 étages; il y a quinze ans elle n'était guère que de 5 étages. Il y a donc bénéfice de 5,7 étages en moyenne, et, par suite, la surface disponible a été plus que doublée, par extension dans le sens vertical.

Parmi les constructions géantes de New-York, citons les bâtiments du *Times*, du *World*, du *New-York Sun* et de l'*American Trach Building*. Ce dernier, de construction récente, a 20 étages et s'élève à 74 mètres au-dessus du sol pour la partie principale, qui est encore surmontée d'un corps de bâtiment partiel de 3 étages, qui porte à $82^{m}90$ la hauteur totale des 23 étages.

Le *Saint-Paul Building*, encore inachevé, à l'angle de Broadway et d'Ann street, a 25 étages; ses fondations descendent jusqu'à $9^{m}45$ au-dessous du sol, tandis que le faîte se trouve à $93^{m}30$ au-dessus du niveau de la rue. Le *Surety Building* a 21 étages et 92 mètres de haut; ses fondations descendent à 12 mètres, jusqu'au roc.

La construction la plus importante en cours à ce moment est celle que l'on élève sur *Park Row*. Elle couvre une super-

ficie de 1,350 mètres carrés et n'aura nulle part moins de 25 étages. La façade du côté du bâtiment du *Post office* aura 25 étages, et le sommet de la corniche se trouvera à 102m41 du sol; deux tours de trois étages seront placées de chaque côté de la façade; leur corniche atteindra 108m20 et le sommet des lanterneaux sera à 117m65 au-dessus du sol de la rue. Les fondations s'étendent à 10m36 au-dessous du sol. On compte employer 9,000 tonnes d'acier dans ce bâtiment, dont le poids total, y compris les aménagements intérieurs, sera de 50,000 tonnes, réparties sur 4,000 piliers. Ces chiffres sont faits pour étonner, n'est-ce pas? Des maisons de 117 mètres de hauteur, alors que la colonne du Congrès de Bruxelles n'en a que 47 et la flèche de son hôtel de ville que 113!

A Chicago, dans la partie commerçante de la cité, telle construction monumentale contient dans ses bureaux une population temporaire de 20,000 habitants.

L'Auditorium, dont la tour a 82 mètres, est un édifice qui contient notamment un hôtel immense et un théâtre où peuvent prendre place 8,000 personnes.

Nous avons vu tout à l'heure que ces édifices immenses ont leur raison d'être. Mais on peut se demander, si leur usage venait à se généraliser, ce que deviendraient les rues bordées de semblables maisons de 80 à 100 mètres de hauteur, empêchant l'air et la lumière d'atteindre non seulement le sol, mais même les huit à dix premiers étages?

A part cet inconvénient, les dispositions les plus minutieuses sont prises pour rendre « confortables » les moindres appartements de ces casernes colossales. Il en est ainsi dans toutes les maisons de la grande ville américaine, les plus petites comme les plus vastes.

Nous l'avons noté suffisamment dans notre chapitre sur New-York.

*
* *

Une des entreprises les plus intéressantes en ces dernières années a été la captation des eaux potables nécessaires à l'alimentation de la ville. Deux tunnels de plus de 3 kilomètres s'avançaient sous le lit du lac pour recevoir la prise d'eau nécessaire, calculée à raison de 600 à 700 litres par jour et par individu. Captée à une telle distance, l'eau d'alimentation paraissait devoir se maintenir toujours parfaitement pure. Cependant les égouts de Chicago ont fini par contaminer, de proche en proche, toute la masse liquide, et, en 1891, la fièvre typhoïde fit de grands ravages.

Il a fallu, d'urgence, modifier le système des égouts. Actuellement, au lieu de rejeter les eaux sales dans le Michigan, on les soulève au moyen de pompes, pour les verser dans un canal de descente dans la rivière des Haines, tributaire du Mississipi. Et, comme le fait remarquer M. Elysée Reclus, l'humble affluent du grand fleuve, devenu l'égout collecteur, rend aux terres riveraines, en alluvions fertilisantes, ce que la cité avait reçu des campagnes sous forme de grains, de légumes et de viande. Des fours calcinent aussi une partie des immondices et les transforment en cendres d'engrais.

Cette prise d'eau sur le lac est une œuvre de mécanique remarquable. Elle comprend une tour en pierre, haute de 49 mètres, où l'eau est amenée par quatre machines qui peuvent pomper 281,980 mètres cubes par jour De cette tour part un tunnel en briques de $1^{m}58$ sur $1^{m}52$, qui s'étend sous le lac à plus de 20 mètres de profondeur. Un second tunnel,

plus petit, dessert la section sud-ouest de la ville. Les deux tunnels débitent ensemble 6,750,000 litres par jour. Enfin, 40 puits artésiens fournissent également leurs eaux.

* * *

Bien que des préoccupations intellectuelles hantent à présent le cerveau des membres de l'édilité de Chicago; bien que l'université, dans un édifice terminé en 1892, fréquentée par 600 étudiants, possède un capital de 35 millions de francs, — dont 18 donnés par M. Armour, — une bibliothèque de 280,000 volumes, acquise d'un coup à Berlin; bien qu'il existe, dans la ville, un observatoire dénommé Deaborn, en mémoire d'un citoyen qui donna 15 millions pour son installation, plusieurs collèges très importants et de nombreux établissements d'éducation et d'instruction, ce sont surtout le commerce et l'industrie qui font la gloire de la grande ville américaine

Parmi les fabriques gigantesques de Chicago, on peut citer : l'aciérie de l'Illinois, ayant cinq usines dans diverses parties de la ville, dont les deux plus grands laminoirs du monde, à South-Chicago; elle emploie 12,000 ouvriers; une fabrique de moissonneuses mécaniques; une immense fabrique de locomotives; le colossal établissement où M. Pullmann fait fabriquer les wagons-lits ou wagons-restaurants attachés à chaque train de voyageurs, pour environ 60 millions de francs annuellement; enfin, l'*Union stock yards*, parc à abattoirs de 152 hectares, à 5 kilomètres sud-ouest de l'hôtel de ville, qui reçoit maintenant, par an, une quantité de bétail dont la valeur varie de 1,000 à 1,250 millions de francs; 25,000 travailleurs sont employés annuellement rien qu'au paquetage. En 1895, ces abattoirs

ont reçu 5,537,844 bœufs, 12,660,000 porcs et 4,933,532 moutons.

Le plus important de ces abattoirs est celui où M. Armour emploie 7,500 hommes et vend pour 330 millions annuellement de viande, engrais, colle, etc.

* * *

D'après les statistiques publiées, les porcs amenés à Chicago pendant une courte période déterminée ont été vendus pour 54,975,000 dollars (285,870,000 francs). Le prix moyen a été de 43 fr. 60 c. environ par 100 kilogrammes pendant la saison d'hiver et de 51 fr. 20 c. pendant celle d'été.

Cette énorme quantité de porcs représentait un poids total de 1,318,690,000 livres, soit 5,773,665 quintaux métriques.

De l'ensemble de ces données, on peut déduire le poids moyendes animaux amenés sur le marché : il a été de 240 livres, 108 kilogrammes 720.

Quant au rendement, il a été de 3,345,255 quintaux métriques de viande fraîche et de 909,959 quintaux métriques de lard. Tant en viande qu'en lard, ce rendement représente 73.6 p. c. pour la saison d'hiver et 14.74 pour celle d'été. Pour l'ensemble des marchés de l'ouest aux États-Unis, le prix des porcs a été, en moyenne, en 1895, de 46 fr. 50 c. environ par 100 kilogrammes de poids vif; ce prix tend à revenir aux taux qu'on a constatés pendant les années 1889 et 1891.

Ce prix moyen est moins élevé que celui du marché de Chicago pendant la même année, ce qui provient surtout de ce que ce marché est approvisionné par les meilleures sortes d'animaux.

Grâce à mon ami Van Ruymbeke, qui exploite là-bas un des nombreux brevets que lui ont valu ses inventions réitérées dans le domaine de la chimie industrielle, j'ai pu visiter un grand abattoir.

Tout d'abord, on traverse une série de pâturages où sont engraissées les bêtes destinées à l'abatage. Puis, assez vite, car c'est par là que j'ai désiré commencer ma visite, on me conduit à l'abattoir des porcs. Avant Chicago, c'était Cincinnati qui avait le monopole des conserves de viande de porcs. Et l'on avait même donné à Cincinnati le surnom de « Porcopolis », au moment où Hippolyte Taine, dans ce livre si remarquable d'humouristique observation qu'il a publié sous le titre de *Vie et opinions de Frédéric-Thomas Graindorge*, a indiqué les diverses opérations qui transforment un porc en « les divers produits comestibles qu'il recèle à l'intérieur de sa périphérie ».

On connaît le morceau. Frédéric-Thomas Graindorge, industriel, enrichi dans le commerce des porcs salés, s'adresse à son neveu Anatole Durand, et lui dit : Mon pauvre Anatole, j'ai des ennuis, notre manufacture de porc salé à Cincinnati est en danger. Mon correspondant m'écrit que le professeur Chikscull, de l'Académie des *Hog and swine for te World*, vient d'inventer une machine capable de jeter toute concurrence à bas. Tout se fait à la vapeur ; c'est un petit chef-d'œuvre d'élégance et de précision. Les porcs sont poussés à la file dans un conduit noir au bout duquel un va-et-vient de grands couteaux les égorge un à un : deux minutes. Un petit traîneau roule l'animal dans la chambre à laver : une minute. Là, des brosses mécaniques le râclent et le polissent comme une paire de bottes : sept minutes. Un autre

traîneau le mène à la chambre à découper, où des tailloirs mécaniques le vident et le mettent en quartiers : six minutes. Deux poulies l'enlèvent et vont le déposer, membre à membre, sur des couches de sel dans un baril : trois minutes. Le baril est fermé et part sur un petit chemin de fer : deux minutes. En tout, vingt et une minutes pour préparer un porc jusque dans le dernier détail et l'expédier au camp. Cela est admirable : viens demain, je te montrerai les coupes et dessins dans mon cabinet !

C'est aujourd'hui surtout que Frédéric-Thomas Graindorge aurait des raisons de s'alarmer, car l'opération qui consiste à faire d'un porc vivant une série de produits comestibles ne dure assurément pas, dans l'usine Armour et ses émules, l'espace de vingt et une minutes.

A peine entré dans la salle, à l'ouverture des opérations, j'aperçois, dans un enclos couvert, une centaine de porcs noirs, grouillant et pointant du groin la terre, en proie à une inquiétude ou à un pressentiment supra-porcin! Au dehors, des milliers de porcs attendent leur tour. Une courroie sans fin s'enroule sur des poulies placées à $2^{m}50$ de hauteur environ et porte, de cinq en cinq mètres, des cordes terminées par un nœud coulant. Deux hommes sont au milieu des porcs. Brusquement, et très adroitement, ils en attrapent un, lui passent le nœud coulant autour de la patte de derrière et, hioup! voilà le pauvre animal hissé en l'air et engagé dans l'engrenage. Il s'avance, tête en bas, se trémoussant au long de la courroie flexible, à la façon des polichinelles qui dansent au bout de fils élastiques, et poussant des cris extraordinairement aigus. Mais il n'a pas parcouru deux mètres que l'égorgeur l'attend, un couteau pointu à la main et d'un geste sûr, aussi

précis que l'est celui du toréador, qui de son épée de parade tue d'un coup le taureau qui fond sur lui, il lui entaille profondément le cou. Des flots de sang jaillissent aussitôt, qui sont canalisés dans une rigole, aboutissant à un réservoir. Ce sang — n'en ayez cure — ne sera pas perdu; il sera bouilli, les globules en seront coagulés, puis séchés, et fourniront une matière commerciale très recherchée par l'agriculture.

Le porc, saigné, continue sa route, parfois geignant encore, quand le coup n'a pas bien porté, mais se dandinant toujours jusqu'à ce que, bientôt, il arrive dans un bassin d'eau bouillante où flottent déjà deux ou trois de ses congénères. Il y séjourne pendant quelques secondes, le temps de permettre à ses tissus dermiques de se ramollir, puis il continue sa route. Immédiatement à sa sortie du bassin, il passe entre des cylindres munis de râcloirs tranchants et flexibles qui l'épilent à peu près complètement. Le corps sort de là — à ce moment, il ne geint plus, le pauvre! — tout blanc, boursouflé, très propre, car des torrents d'eau se sont abattus sur lui, et s'en va de sa marche de marionnette flasque et sautillante jusqu'au moment où un coup de couperet lui tranche la tête. Et le cadavre décapité continue, toujours ridiculement ballotté, toujours suspendu par la patte à la corde munie de poulies qui glissent au long du câble incliné. Soudain, un coup de couteau lui ouvre le ventre. Des hommes lui arrachent les entrailles, saisissent ses intestins blancs, visqueux et gélatineux et les jettent dans des wagonets spéciaux. Après son sang, ses intestins constituent le deuxième produit commercial exploité par des succursales de la boucherie.

Il circule et tressaute encore, le pauvre corps évidé, et, à chaque pas, est cruellement déchiqueté, les uns lui prenant les

jambons, les autres les côtelettes; d'autres encore, les pieds, car comme a dit Charles Monselet, le plus poète des gourmets et le plus gourmet des poètes, dans un sonnet où la sympathie reconnaissante de son estomac s'exprime dans ce vers final :

Adorable cochon! Animal-roi, cher ange!

car donc, pauvre cochon, tout est bon en lui, muscles, graisse, tripes...

Il n'est pas une peau, un boyau, un caillot de sang qui ne trouve son utilisation commerciale.

Au bout de la série d'opérations qu'il doit subir, le porc est débité, coupé à longueur, haché, emboîté, ficelé, le tout le plus rapidement du monde.

On connaît l'affirmation du boucher de Cincinnati disant que, dans sa ville, existaient des appareils où le porc, embouché vivant, sortait en saucisses.

Mais on connaît moins la réponse du boucher de Chicago : Chez nous, cela se fait pareillement, affirmait-il, mais nos machines sont infiniment plus perfectionnées. Si, à la sortie, nous constatons que les saucisses ne sont pas bonnes, nous en concluons que le porc qui les a fournies était malade. Nous replaçons les saucisses dans l'appareil, que nous faisons marcher à rebours : le porc, reconstitué, sort à l'autre extrémité de l'appareil. Nous le guérissons et, quand il est guéri, nous en refaisons des saucisses, cette fois-ci absolument saines!

Abstraction faite de ce qu'il y a d'extravagamment paradoxal dans cette plaisanterie américaine, il est certain que, n'était la nécessité de mettre certaines parties du porc dans une glacière avant de l'embariller, on pourrait, avant que les vingt et une

minutes de Taine ne soient écoulées, faire rôtir les saucisses du porc sacrifié.

L'aisance du gros homme que nous avons vu égorger le cochon est une chose admirable. Il voit passer un porc et il le tue à peu près toutes les dix secondes. Il en vient donc 6 par minute, 360 à l'heure qu'il entaille de son couteau agile.. L'ambition de tous ces bouchers, de tous ces « porcéadors », comme on pourrait dire plus exactement, est d'en immoler le plus grand nombre à la journée. Plus il en vient et plus ils les saignent avec allégresse, barbotant dans une mare de sang. Partout, d'ailleurs, courent, dans l'usine, des hommes aux mains rougies, aux habits tachés. Partout on glisse sur des intestins échappés des wagonets. Partout, au-dessus de vous, courent des câbles auxquels pendent des poulies supportant des morceaux de peaux sanglantes qui vous cinglent la figure!

* * *

Dans la salle des porcs, je me suis courageusement comporté, luttant bravement contre l'âcreté des odeurs qui s'insinuaient dans mes narines et en énervaient les papilles; dans l'abattoir des bœufs, j'ai résisté aussi, voyant de sang-froid les bêtes tuées à coups de fusil ou à coups de maillet, écorchées quasi vives et sur lesquelles des aides s'acharnaient, la hache au poing, vrais bûcherons de la viande, peinant et dépeçant! Et hi! et, han! de toute leur force! Mais, après quelques instants passés dans la salle où l'on égorgeait les moutons et où l'odeur fade de leur sang m'affectait en même temps que j'entendais leurs bêlements plaintifs, j'avoue en toute humilité que j'ai dû sortir, de crainte de me sentir défaillir...

Aux mêmes heures que moi, et ne perdant pas un détail des opérations que je viens de décrire, pas un des aromes que je viens de signaler, deux jeunes Américaines, très gaies, nullement défaillantes assurément, visitaient l'usine!

*
* *

Le dernier soir de mon séjour à Chicago, mon ami ayant été rappelé à Aurora, nous projetons, un Bostonien rencontré à l'hôtel et moi, une promenade dans la ville. Pour arriver plus rapidement aux rues principales, nous prenons une voiture de tramway dont le mouvement est emprunté à un câble qui court sous le pavage des rues avec une vitesse de 15 kilomètres à l'heure. Quand la voiture est arrêtée, le câble court sur une poulie mobile. Quand on veut démarrer, une machine fixée à la voiture saisit le câble, qu'il suffit de serrer plus ou moins fort pour accélérer ou ralentir la course. Lorsqu'on veut s'arrêter, on lâche le câble et on utilise le frein. Ce système est très ingénieux, mais n'est aisément praticable qu'en terrain plat.

L'éclairage, dans les rues commerçantes, est vraiment superbe et évoque, en temps ordinaire, l'image des rues de Bruxelles illuminées spécialement à l'occasion d'une fête quelconque. Accrochées aux maisons, se balançant au haut de mâts, à des chaînes tendues en travers de la rue, des lanternes de toutes formes et de toutes couleurs éclairent de leur lumière tamisée les lettres dorées des enseignes. Dans les squares, des lampes à arc de grande intensité vrillent l'obscurité de leurs rayons puissants. Aux devantures des bijoutiers, de petites lampes à incandescence habilement disposées parmi les joyaux font étinceler les feux des pierres. C'est féerique!

La variété et les dimensions des enseignes-réclames sont prodigieuses. Ce sont, pour la plupart, de grandes découpures métalliques figurant des objets caractéristiques de la profession exercée : des animaux, des vêtements, des chapeaux, des berceaux gigantesques. Je vois une malle énorme, émergeant d'une brèche faite au haut d'une maison et s'avançant jusqu'au milieu de la rue. A l'étalage d'un magasin de confections, s'aperçoivent une vingtaine de statues en cire, représentant des Américains célèbres et habillés à la mode de la maison. Tout est de proportions colossales.

*
* *

Au cours de notre promenade, nous rencontrons un grand nombre de nègres et je demande à mon compagnon si les noirs ont enfin conquis rang de citoyens au même titre que les blancs. Il s'en faut de beaucoup, me dit-il. Presque tous, d'ailleurs, sont inintelligents et paresseux. Il en est pourtant quelques-uns qui ont acquis une brillante situation financière. Ceux-là parviennent à forcer bien des portes, évidemment, dans le pays du dieu dollar ! Ici, mon Bostonien s'interrompt et, avec cette malice spéciale qu'ont les Américains de la côte de l'Atlantique quand ils parlent des marchands de porcs de l'ouest, me raconte que la puissance du dollar est telle, à Chicago, qu'il y connaît un négociant qui en a fait la mesure de ses joies et de ses douleurs. A-t-il perdu son père : il se déclare malheureux pour 100,000 dollars. La mort d'un ami ou d'un parent lui cause une peine variant de 50,000 à 2,000 dollars. La naissance d'un garçon l'enchante pour 5,000 dollars, celle d'une fille pour 1,000 seulement... Tous les déboires comme tous les agréments

sont ainsi tarifés et aucune unité de mesure ne saurait, selon lui, exprimer avec plus d'exactitude la somme de contentement ou d'ennui qu'il éprouve dans une circonstance quelconque. Celui-là, naturellement, conclut le narrateur, n'hésitera pas à mettre sa main blanche dans la main noire d'un nègre, pourvu qu'elle soit pleine de chèques sérieux!

Que les nègres sont paresseux, il n'était pas besoin de me le dire. Je l'avais plus d'une fois éprouvé et je devais l'éprouver encore le soir même. J'avais une malle très lourde et volumineuse, qu'il s'agissait de charger sur une voiture. Un grand diable de noir, bâti en hercule, préposé à ce genre d'exercices, ne l'eut pas plutôt aperçue qu'il se mit à gémir, à me déclarer qu'il n'aurait jamais la force de la soulever et me proposa d'aller chercher de l'aide. Impatienté, je jetai ma canne et, d'un effort violent, je mis moi-même la malle sur la voiture. Mais quelle ne fut pas ma stupéfaction de voir tout à coup mon gaillard, humilié et vexé, saisir la malle et trois fois de suite, la tenant très à l'aise au bout de ses bras formidables, la décharger et la recharger. Cela fait, il me lança un regard méprisant et s'en alla, pendant que je ramassais ma canne et que les voyageurs, égayés, lui faisaient une bruyante ovation.

Puisque j'en suis à parler des nègres, je ne puis résister au désir de conter une histoire qui m'a été narrée à New-York et qui montre plaisamment le côté spécialement excentrique de l'humour américain.

Un soir se présentent, pour passer la nuit dans un hôtel, deux voyageurs, l'un blanc et l'autre noir, tous deux dans un état d'ébriété qu'aggravèrent encore de larges rasades payées par quelques farceurs réunis dans la salle commune. Quand nos deux hommes, tout à fait ivres, voulurent aller se coucher,

on ne put mettre à leur disposition qu'une chambre à deux lits. Ils l'acceptèrent, le blanc avec répugnance et après avoir bien recommandé qu'on l'éveillât le lendemain à 6 heures; le noir avec indifférence. Dès qu'ils furent endormis, les farceurs pénétrèrent dans la chambre, noircirent le blanc au cirage, blanchirent le noir à l'amidon et se retirèrent.

Jusqu'ici, l'histoire n'a rien que d'ordinaire. Mais la fin est plus originale. Le lendemain matin, on frappe à la porte de la chambre si fort et si longtemps que le blanc, réveillé, se lève. Il s'en va au lavabo, se regarde dans un miroir, va jeter un coup d'œil sur le lit où dormait le nègre enfariné, revient à la glace, puis va se recoucher en grommelant : Les imbéciles, ils ont éveillé le nègre!

Cette réflexion, particulièrement déconcertante, n'est-elle pas digne de terminer un conte d'Alphonse Allais?

* * *

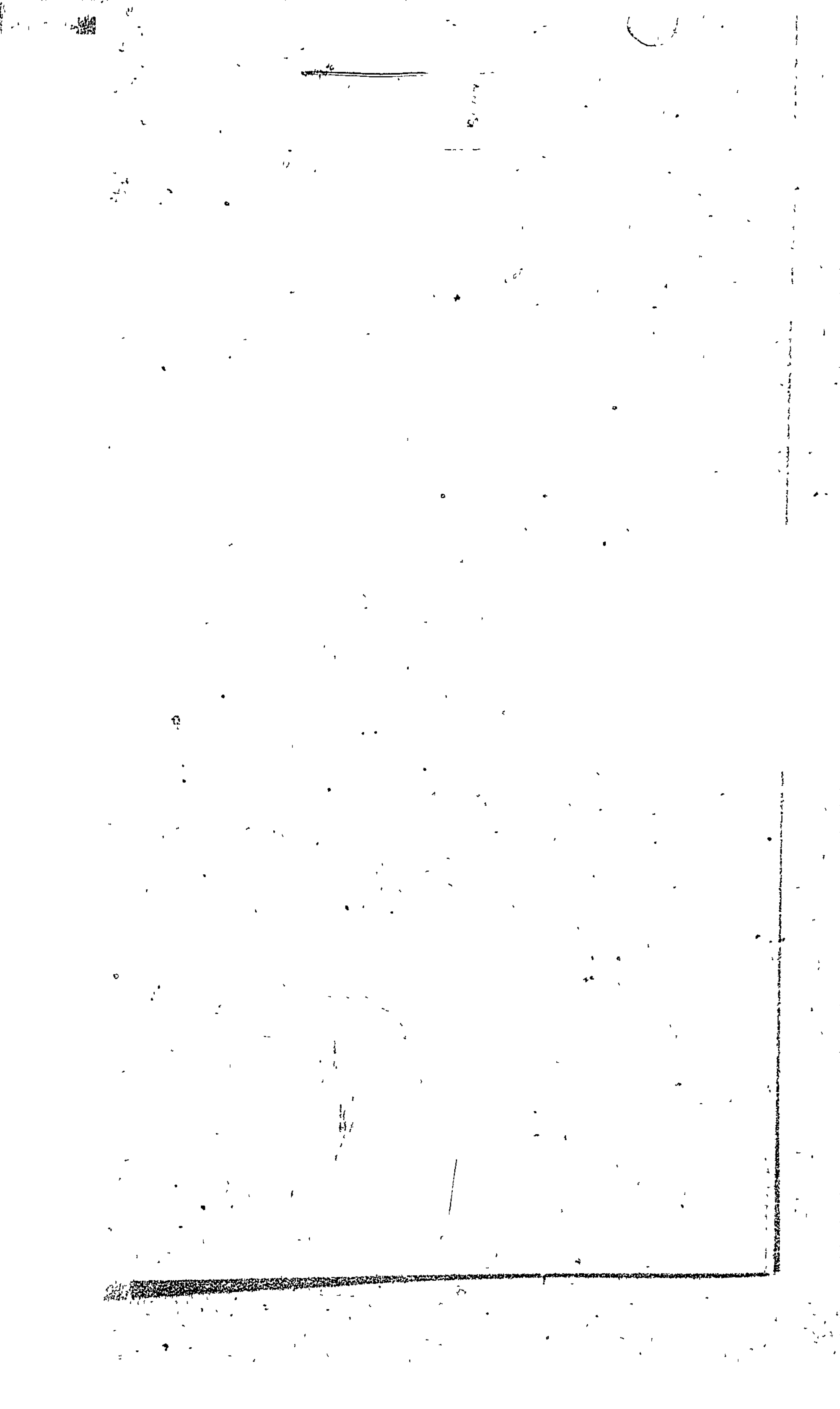
Cette petite histoire sera mon mot de la fin.

Après deux heures de promenade avec mon Bostonien, je m'installai dans une voiture de la *Michigan central Company* et, deux jours plus tard, je me retrouvais à New-York sans avoir rien eu à noter sur ma route, sinon les quelques minutes que la compagnie accorde aux voyageurs pour admirer les chutes du Niagara.

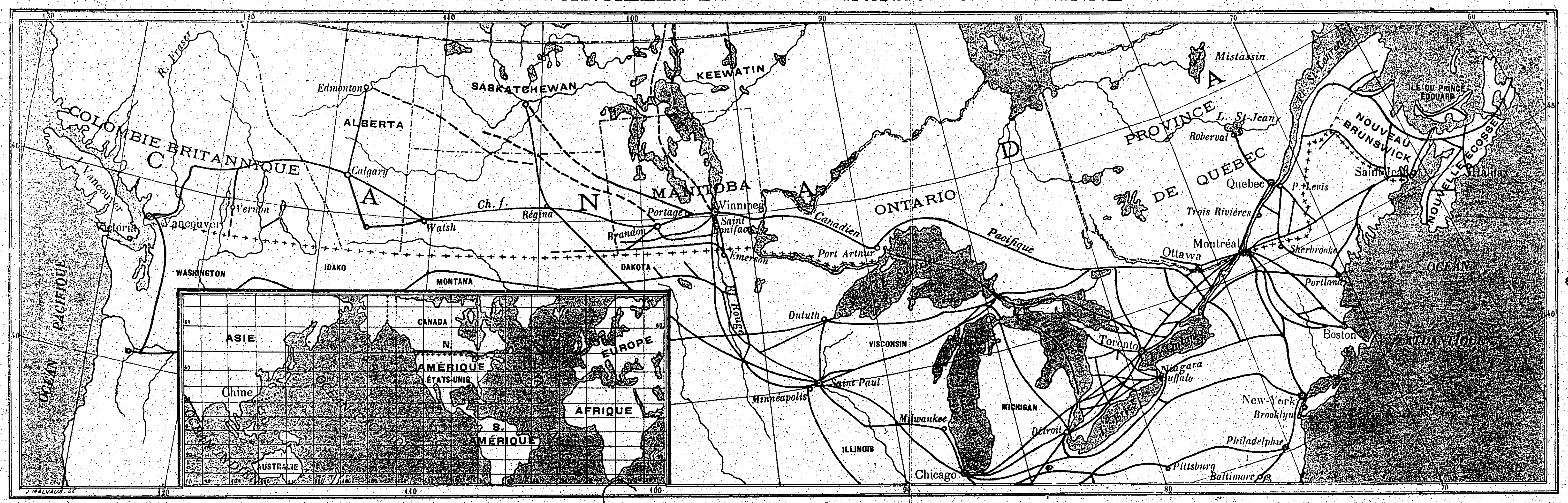
C'est très beau, mais j'exagérerais en disant que j'ai éprouvé à leur vue une bien forte impression. Le spectacle, d'ailleurs, n'est pas de ceux qui vous émeuvent tout de suite, m'a-t-on dit plus tard ; il faut le contempler pendant plusieurs heures pour en goûter le charme grandiose! Je n'en parlerai donc pas davan-

tage. Aussi bien les a-t-on assez souvent décrites, ces fameuses chutes d'une hauteur de 50 mètres et qui s'étendent sur une longueur de 2 kilomètres, pour que j'ajoute une page à celles qu'elles ont provoquées. Je restai trois jours encore à New-York, puis je repris le bateau pour Anvers, avec, au cœur, la joie immense de sentir que chaque tour d'hélice me rapprochait des miens bien-aimés!

FIN.



CARTE PARTIELLE DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE



Bruxelles. — Imprimerie A. LESIGNE.

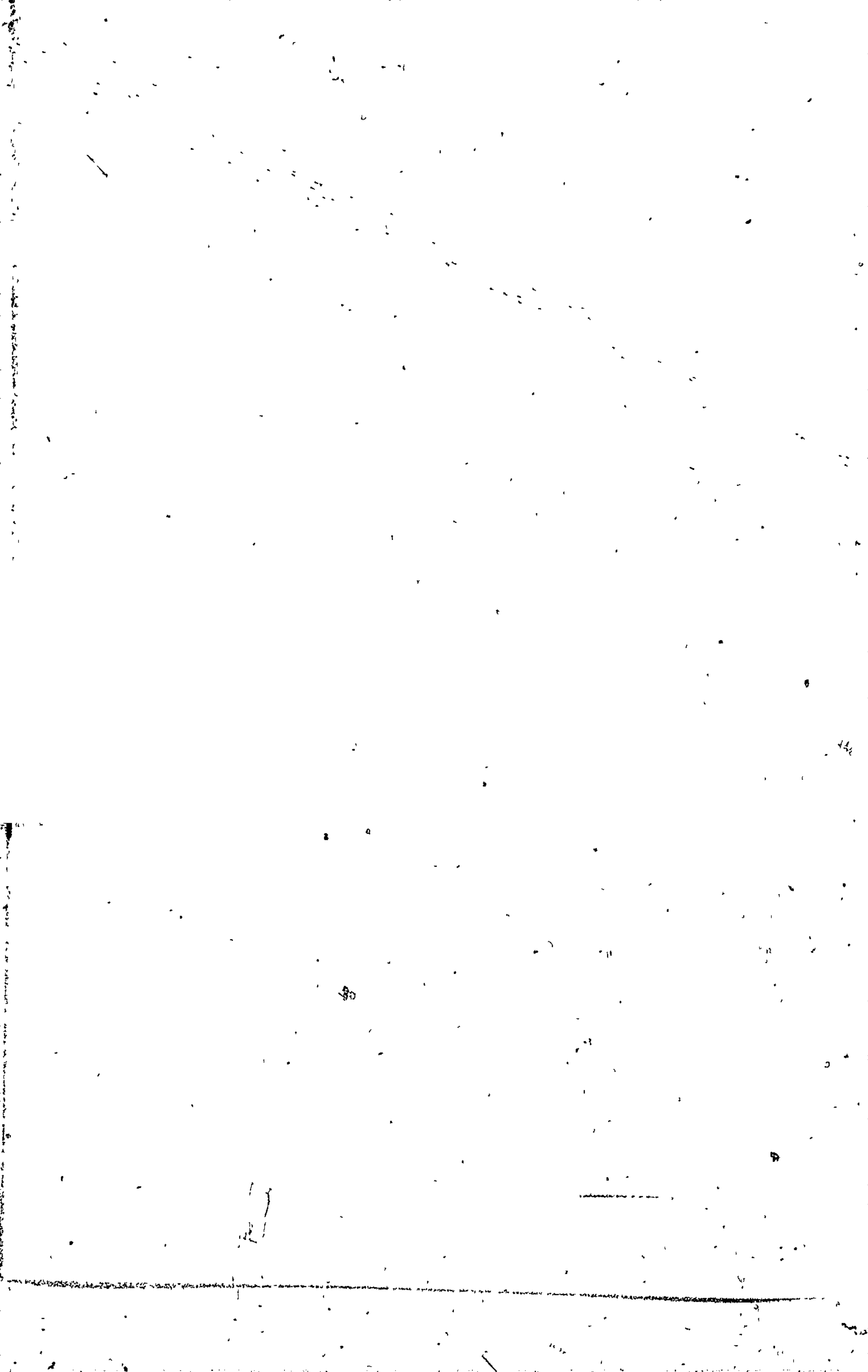


TABLE DES MATIÈRES

